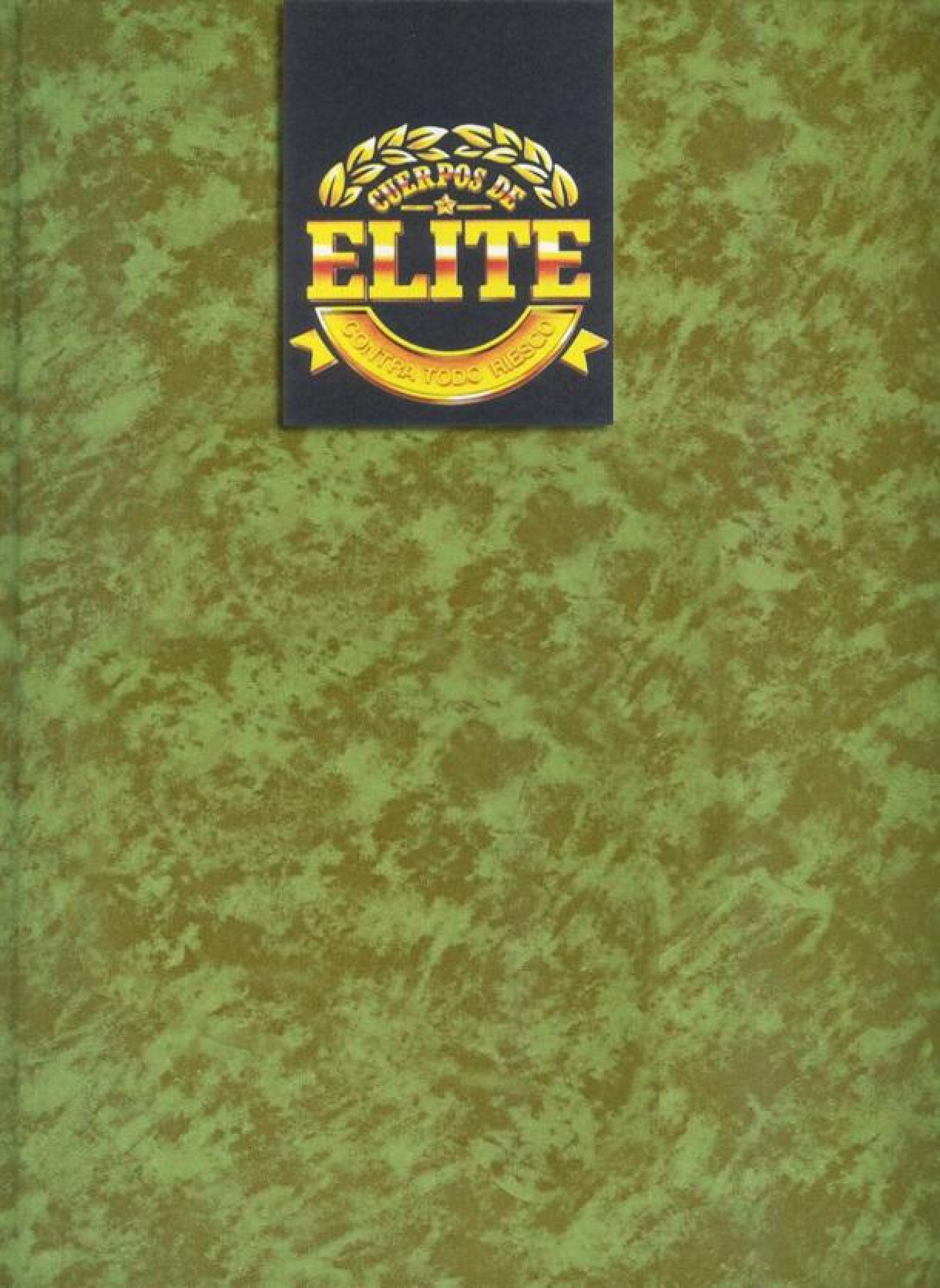

CUERPOS DE
ELITE
CONTRA TODO RIESGO

SUMARIO


CUERPOS DE
ELITE
CONTRA TODO RIESGO

FUERZA DE INTERVENCION



Preparada para empeñar al enemigo con fuerza y rapidez, la 5.ª Brigada Aerotransportada dispone de diversos tipos de unidades listas para entrar en combate en cualquier rincón del planeta.

La fuerza aerotransportada de despliegue rápido de Gran Bretaña, la 5.ª Brigada Aerotransportada, nació justo seis años después de que su predecesora, la 16.ª Brigada Paracaidista, fuese disuelta en 1977. El conflicto de las Malvinas en 1982 mostró la necesidad de una fuerza de asalto aerotransportada, y la 5.ª Brigada se formó precisamente con esta finalidad. La unidad tiene una función general en caso de guerra como reserva estratégica, pero también representa una valiosa herramienta de seguridad frente a lo inesperado en tiempos de paz. Sus principales responsabilidades en las operaciones fuera de zona (OFZ) incluyen el rápido refuerzo de territorios dependientes (por ejemplo, las islas Malvinas), la evacuación de ciudadanos británicos en zonas problemáticas de ultramar, la ayuda a gobiernos aliados, y una respuesta rápida ante las emergencias.

La brigada ha sido organizada para operar desde el despliegue de un simple grupo de compañía de fusileros con una plana de batallón, hasta una brigada completa bajo el mando del cuartel general (CGC) de Aldershot. A comienzos de 1987, la 5.ª Brigada Aerotransportada se componía de: el 2.° Batallón de los Fusileros Gurka del Propio Rey Eduardo VII, el 2.° Batallón del Regimiento Paracaidista (2 Para), el 3 Para, los *Life Guards*, el 7.° Regimiento de la Real Artillería Montada, el 36.° Regimiento de Ingenieros, el 3.° Batallón del Regimiento de la Reina y el Regimiento Logístico de la 5.ª Brigada Aerotransportada.

La 5.ª Brigada Aerotransportada ha tenido la fortuna de tener tres oficiales en jefe sucesivos con una profunda influencia en la unidad. El primer comandante, el general de brigada Tony Jeapes, había sido oficial en jefe del 22.° Regimiento del Servicio Aéreo Especial (22 SAS), y pasó el mando al general de brigada Robert Corbett. Éste procedía de los Guardias Irlandeses y había servido durante cinco años en

Robin Adshead

UK Land For

la 16.ª Brigada Paracaidista, al frente de su Compañía de Balizadores. También mandó el 1.er Batallón del Grupo de Batalla de los Guardias Irlandeses en el Ejército Británico del Rin (BAOR). Jeapes, que cedió el mando a Corbett en marzo de 1985, había proporcionado a la brigada su peculiar identidad y fue esencial a la hora de sentar las doctrinas estratégicas y tácticas de la unidad. Corbett, por otro lado, dio su experiencia a los medios acorazados de la brigada, además de realizar experimentos con nuevos conceptos sobre el asalto aéreo táctico. El actual comandante, el general de brigada David Chaundler, ocupó el puesto en enero de 1987, habiendo mandado previamente el 2 Para en la campaña de las Malvinas.

El CGC de Aldershot fue creado para coordinar cualquier gran despliegue en OFZ, y controla elementos de los tres servicios a través de su estado mayor. Si se produce un despliegue en OFZ, el CGC tomará el control absoluto de las operaciones a través de uno de los tres generales de cuatro estrellas en activo en Gran Bretaña: el Comandante de las Fuerzas de Tierra en Gran Bretaña (UKLF), en High Wycombe; el Comandante en Jefe del Aire (AOC), del Mando de Ataque de la RAF, en Salisbury; o el Comandante en Jefe de la Flota, en Northwood. La elección de uno u otro dependería obviamente de la naturaleza de la operación. A un nivel inferior, el mando en tierra lo tendría un jefe de dos o tres estrellas trabajando desde su Cuartel General de Fuerzas Conjuntas (CGFC) en el área de operaciones. El estado mayor permanente del CGC constituye el grupo de planificación permanente (GPP), un equipo de 16 oficiales y hombres del estado mayor cuyo trabajo consiste en mantener y poner al día los planes de contingencia, preparar esquemas operacionales para despliegues reales y elaborar escenarios y demás. Reciben su información de las diversas agencias del gobierno y, una vez en acción, se trasladan al cuartel general del comandante del CGC en cuestión: en Northwood, Salisbury o Wycombe.

El objetivo era establecer una base segura desde la que pudiese operar la fuerza

Tres años de planificación y ejercicios desembocaron por fin en la primera prueba real de la capacidad de la brigada de llevar a cabo su tarea en la función de refuerzo rápido. Fue durante las maniobras *"Saif Sareea"* (en árabe, "Espada Veloz") que tuvieron lugar en Omán en noviembre de 1986. El escenario era clásico y simple: un país aliado había sido invadido y había pedido ayuda inmediata a Gran Bretaña. Se activó el CGC bajo el mando del mariscal en jefe del Aire *sir* Peter Harding, del Mando de Ataque del AOC. Se envió al 2 Para con la plana mayor de la brigada y el CGC, con el nombre de Grupo de Batallón Paracaidista de Vanguardia (GBPV), a una base avanzada en la isla de Masirah, junto a la costa de Omán. Apoyado por aviones Jaguar, Hunter y Strikemaster omaníes, y Tornado de la Real Fuerza Aérea (RAF), el GBPV llevó a cabo un asalto paracaidista en una área que después fue rápidamente reforzada por tropas aerotransportadas a la zona. Simultáneamente, el Comando 40 de la Real Infantería de Marina llegaba por mar. Las dos fuerzas, la aerotransportada y la anfibia, se reunieron con unidades acorazadas y de infantería omaníes, y toda las fuerzas, bajo el control táctico de la 5.ª Brigada Aerotransportada, marcharon para contactar y destruir a los "invasores".

Las maniobras *"Saif Sareea"* fueron algo inusual para las fuerzas aerotransportadas británicas. En lugar de un salto en masa de todo el 2 Para, sólo se lanzó a un débil batallón de 360 hombres (incluyendo miembros del Regimiento Paracaidista del Sultanato de Omán) con las primeras luces de 26 de noviembre. Sin embargo, antes había llegado un Grupo de Balizadores de 90 hombres, lanzados en paracaídas desde baja cota al atardecer del día anterior. Esta pequeña fuerza realizó un reconocimiento de la zona de salto (ZS) y la delimitó para el lanzamiento principal y el subsiguiente refuerzo. Los refuerzos fueron aerotransportados después, antes de que toda la fuerza se dirigiese hacia sus objetivos.

Página anterior: Adiestrados por instructores de salto de la Real Fuerza Aérea, miembros de la 5.ª Brigada Aerotransportada (arriba) se lanzan desde un C-130 Hercules. Abajo: Emplazamiento de una GPMG.

El ejercicio "Victoria Púrpura", que tuvo lugar en el norte de Inglaterra en noviembre de 1985, puso a prueba la habilidad de la brigada para entrar en territorio hostil y llevar a cabo una "evacuación protegida" de ciudadanos británicos. A esto siguió una serie de operaciones simuladas contra fuerzas "guerrilleras" locales y un ataque con helicópteros a gran escala de toda la brigada. Esto implicó el salto en paracaídas de dos grupos de batallón sobre la ZS de Corby Pike, en noches consecutivas. El objetivo era montar una base segura desde la que pudiese operar la fuerza y evacuar a los "rehenes". El 2 Para llegó en primer lugar, seguido del 3 Para. La base era una pista de aterrizaje fuera de uso en Ouston, Northumberland, a la que llegaron por aire la mayor parte de las tropas de apoyo, helicópteros y medios blindados. El reabastecimiento se llevó a cabo parcialmente por desembarco aéreo y, cuando la pista empezó a deteriorarse bajo el peso de los aviones C-130 Hercules, en paracaídas. "Victoria Púrpura" puso de relieve la importancia de la capacidad de refuerzo y reabastecimiento en paracaídas.

Desde comienzos de los años cuarenta se ha sabido que los aviones de transporte en vuelo a baja velocidad sobre una ZS de paracaidistas son altamente vulnerables a las defensas aéreas enemigas. Esta amenaza es aún más evidente en la época actual, en la que reinan los misiles superficie-aire. Además, los mismos hombres siguen siendo vulnerables: cuando están suspendidos bajo las campanas de sus paracaídas y también cuando están desperdigados y desorganizados en la ZS inmediatamente después de llegar al suelo. La nueva doctrina táctica de la 5.ª Brigada


UK Land Forces

Superior, izquierda: Mientras un jefe de sección dirige las operaciones, miembros del 2 Para se despliegan alrededor de una ametralladora Browning de 12,7 mm (abajo).


UK Land Forces

UK Land Forces

UK Land Forces

Arriba: Despliegue rápido. Miembros de la 5.ª Aerotransportada desembarcan de un C-130 en la polvorienta pista de Al-Mahata durante las maniobras "Espada Rápida".

Superior, derecha: Con los Land Rover de la sección estacionados en la retarguardia, un equipo contracarro Milan se dispone a abrir fuego durante unas maniobras.



5.ª BRIGADA AEROTRANSPORTADA

La 5.ª Brigada de Infantería se formó en 1805 durante las guerras napoleónicas y posee la distinción de ser la única brigada del Ejército británico que ha seguido existiendo ininterrumpidamente desde entonces.

Entre 1977 y 1982 se la llamó 8.ª Fuerza de Campaña, destinada a la defensa nacional en caso de guerra. Durante ese período, dos hechos relevantes coincidieron con la disolución de la 16.ª Brigada Paracaidista. El primero de ellos fue la incursión de Entebbe en 1976, y el segundo, el despliegue del 2.º *Régiment Etranger de Parachutistes* de la Legión Extranjera francesa a Kolwezi en 1978. Gran Bretaña comprendió que la pérdida de la 16.ª Brigada Paracaidista le impediría llevar a cabo misiones similares. Para compensar la situación se añadió un único batallón paracaidista con apoyo limitado a la 8.ª Fuerza de Campaña, creando así la Fuerza Paracaidista de Contingencia (PCF) para operaciones fuera de zona (OFZ). Cuando se decidió que era necesaria una capacidad mayor de OFZ, la formación fue reforzada con un segundo batallón de paracaidistas. En enero de 1982 la unidad se convirtió en la 5.ª Brigada de Infantería una vez más.

La pérdida de la 6.ª Brigada Paracaidista fue considerada aceptable dada la gradual retirada de Gran Bretaña de sus compromisos de ultramar, pero el conflicto de las Malvinas en 1982 provocó un cambio drástico de política. Dieciocho meses después de la captura de Puerto Argentino, se anunció que una formación ya existente, la 5.ª Brigada de Infantería, sería convertida para la misiones de asalto aéreo y se la rebautizó 5.ª Brigada Aerotransportada. La nueva unidad se formó el 14 de noviembre de 1983.

Arriba: La insignia de la 5.ª Brigada Aerotransportada.



Comandante R. Hill

Raymond D.M. Sharpe

5.ª Brigada Aerotransportada

Aerotransportada pretende reducir, si no eliminar del todo, algunos de los riesgos tradicionales de la guerra aerotransportada.

El general de brigada Jeapes advirtió que los elementos de sorpresa y concentración son demasiado preciosos para ser desperdiciados por la dispersión del salto, y la actual doctrina de la brigada insiste en que las tropas deben ser desembarcadas en grupos coherentes donde sea posible: totalmente organizadas y listas para partir tan pronto pisen la rampa del avión. Sin embargo, Gran Bretaña sólo tiene una capacidad de despliegue lejano limitada para sus helicópteros, lo que significa que los aeródromos tienen que ser capturados donde sea posible. El despliegue de toda la brigada en paracaídas es considerado como el último recurso.

Se considera que el 22 SAS formará parte de la mayoría de los despliegues operacionales de la brigada. La capacidad del regimiento de efectuar saltos a gran altitud y apertura a baja cota (HALO) permitirían que los equipos de las fuerzas especiales fuesen insertados de un modo encubierto, llevando a cabo misiones de reconocimiento o atacando objetivos específicos antes de la llegada de la brigada. Que los balizadores de la brigada acompañen o no al SAS dependerá mucho del tipo de operación en cuestión. Aunque los balizadores están entrenados para permanecer ocultos antes de la llegada de la fuerza principal, el riesgo de la operación puede obligar a lanzarlos a baja cota sólo 30 minutos antes del lanzamiento principal. Delimitarían la ZS para la fuerza principal antes de reagruparse para formar el núcleo del elemento de patrulla de la brigada.

Otra alternativa al asalto directo en paracaídas es la acción estilo Entebbe. Durante un reciente ejercicio de entrenamiento muy realista, una compañía paracaidista tenía órdenes de "atacar" un aeródromo



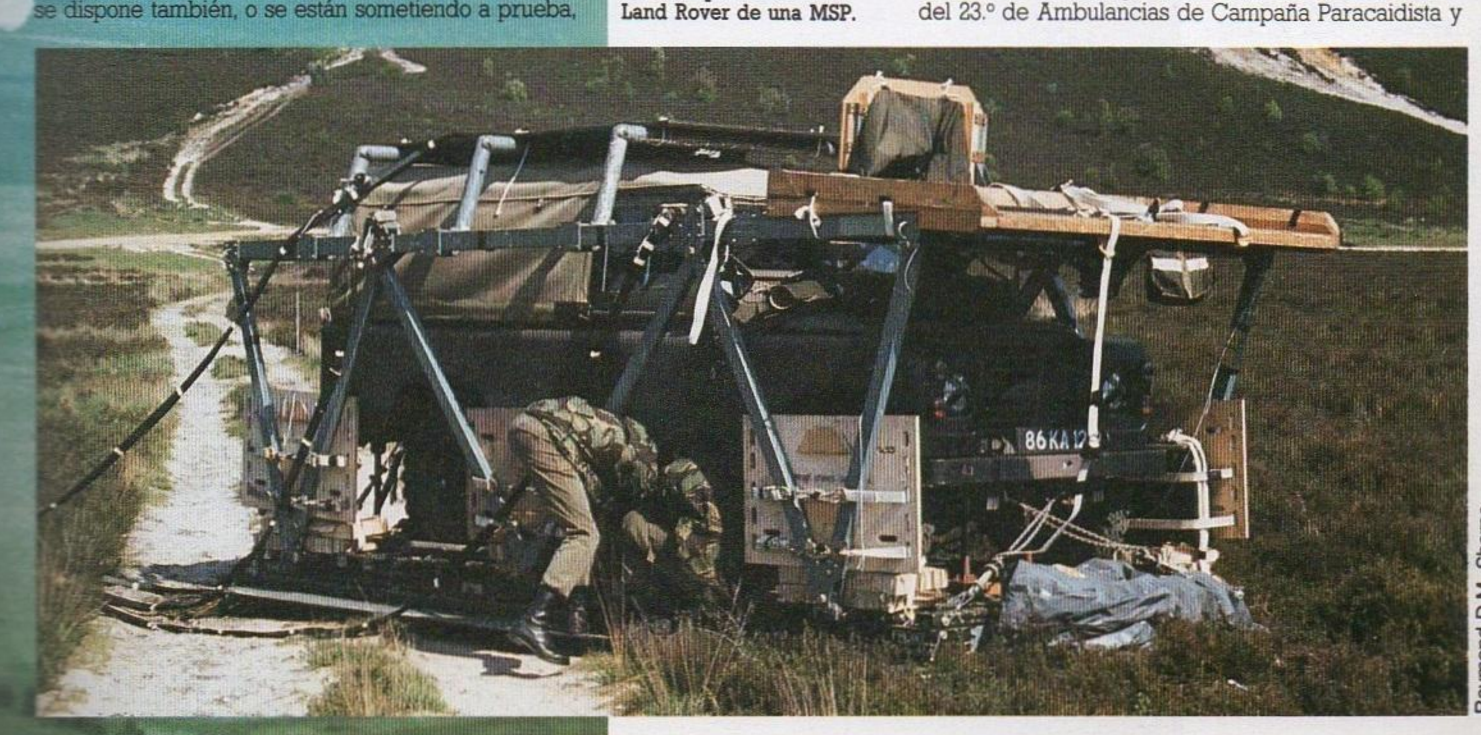
en Gran Bretaña. Un solitario C-130 realizó un aterrizaje sorpresa en plena oscuridad y se detuvo cerca de las instalaciones del aeropuerto. En cuestión de segundos, la fuerza desembarcó y en un tiempo muy breve los paracaidistas destruyeron la torre de control y otros equipos aeroportuarios con misiles Milan y reembarcaron; el avión había despegado para ponerse a salvo y después volvió para extraer a la fuerza de asalto.

Más recientemente, el 2.º Batallón de los Fusileros Gurka del Propio Rey Eduardo VII intentó una versión a gran escala del asalto estilo Entebbe como parte de otra "evacuación protegida". El batallón consiguió el mismo éxito espectacular que los paracaidistas. Ahora parece muy probable que los medios blindados de la brigada (dos escuadrones equipados con vehículos de exploración FV721 Fox y uno con FV101 Scorpion) sean desembarcados del mismo modo. Sin embargo, se dispone también, o se están sometiendo a prueba, otras técnicas de abastecimiento y envío. Éstas incluyen el sistema de extracción en paracaídas de baja altitud (LAPES), la entrega a muy baja cota (ULLAD) y técnicas de lanzamiento en paracaídas tradicionales usando plataformas medias (MSP). Éstas se emplean para los cañones ligeros de 105 mm del 7 RHA y los Land Rover de la brigada, mientras que se necesitan plataformas más fuertes para el equipo pesado del 9.º Escuadrón Paracaidista de los Ingenieros Reales. Los vehículos acorazados Scorpion y Fox de los *Life Guards* son lanzados mediante una MSP modificada, la llamada Plataforma de Unidad Suspendida. En ésta se asegura el vehículo firmemente a la base de la plataforma, y el paracaídas a las argollas de izado del propio vehículo. El ahorro de peso y espacio que proporciona este sistema hace que un único C-130 pueda llevar dos vehículos blindados para su lanzamiento en paracaídas.

Superior, izquierda: El general de brigada Robert Corbett (centro de la fotografía), antiguo comandante de la 5.ª Brigada Aerotransportada, reunido con otros mandos de su unidad. Extremo izquierdo: Un helicóptero Chinook deposita una carga de munición de 105 mm en uno de los emplazamientos del 7 RHA. Izquierda: En vuelo a baja cota, un C-130 Hercules lanza una plataforma media (MSP). La clave de la movilidad de la 5.ª Brigada Aerotransportada reside en la flota de Hercules de la Real Fuerza Aérea (RAF) con base en Lyneham, Wiltshire. Los cuatro escuadrones responsables de las operaciones de transporte de apoyo son el 24.º, el 30.º, el 47.º y el 70.º. También existe una Patrulla de Fuerzas Especiales cuyas tripulaciones se preparan en las técnicas necesarias para las operaciones de salto HALO. Hay tres tipos distintos de Hercules, de los que C.MK 3 está equipado con un radar de baja potencia y corto alcance que permite al piloto mantener una separación horizontal de 1 200 m entre los aviones. El Hercules puede sobrevolar la zona de salto a intervalos de sólo 15 segundos: ideal para la doctrina táctica de sorpresa y concentración de que depende la capacidad de despliegue rápido de la 5.ª Brigada. Abajo: Miembros del 63.º Escuadrón del Real Cuerpo de Transporte liberan un Land Rover de una MSP.

La brigada es totalmente franca respecto a su incapacidad de empeñar a un enemigo más fuerte y mejor equipado. Los *Life Guards* proporcionan una capacidad de reconocimiento y elevada movilidad para un pequeño número de hombres si es necesario, además de un sustancial fuego de apoyo durante el asalto y la defensa. Sin embargo, se es consciente de que nada puede contra fuerzas acorazadas. La brigada ha insistido en conservar tanto los misiles contracarro Milan como los ya anticuados cañones contracarro sin retroceso BAT L6 Wombat de 120 mm en su inventario. Estos últimos son todavía eficaces y pueden cubrir los 400 m de la "zona muerta" creada por el alcance efectivo mínimo de los Milan. Posee una cadencia de tiro mayor que el Milan y es muchísimo más barato cuando se le emplea en la función anti fortificaciones.

El apoyo logístico de la 5.ª Brigada Aerotransportada es ligero y móvil. El Batallón Logístico se compone del 63.º Escuadrón del Real Cuerpo de Transportes, la 82.ª Compañía del Real Cuerpo de Material del Ejército y el 10.º Taller de Campaña de los Reales Ingenieros Eléctricos y Mecánicos. Tiene la capacidad de desplegar una fuerza aerotransportada sin previo aviso y mantenerla a nivel de segundo escalón durante siete días antes de la llegada del apoyo de tercer escalón. El Batallón Logístico instalaría una Zona de Mantenimiento de Brigada (ZMB) dentro de la cabeza aérea capturada. Desde allí, los médicos del 23.º de Ambulancias de Campaña Paracaidista y



Raymond D.M. Sharpe

EL FUTURO

A principios de los años noventa, las fuerzas aerotransportadas británicas piensan añadir un nuevo paracaídas de asalto táctico a su inventario. Éste sustituirá al popular pero obsoleto PX1 Mk 4 que se utiliza actualmente. Fabricado por la Irvin Ltd. (de Gran Bretaña), el PX1 Mk 4 es ciertamente el paracaídas más seguro del mundo, pero tiene sus inconvenientes. Exige una velocidad de vuelo demasiado baja y una altitud de salto demasiado alta (200 m a 130 nudos) para las modernas operaciones aerotransportadas.

Se cree que han tenido lugar una serie de pruebas secretas en el Centro de Desarrollo de Aviones de Boscombe Down en los primeros meses de 1987. Se evaluaron varios diseños nuevos, incluyendo los presentados por fabricantes británicos (la Irvin y la GQ Parachutes), una compañía francesa y una firma norteamericana o canadiense. Los datos publicados sobre el paracaídas GQ de 8 metros sugieren una capacidad de salto completamente pertrechado con un peso de 170 kg, desde una altitud de 90 m a 150 nudos. Los expertos piensan que todos los demás diseños apenas rivalizan con estas prestaciones. El secreto de su seguridad es la nueva campana Aeroconical, instalada inicialmente en los asientos lanzables de aviones de caza. Su forma aerocónica facilita una apertura muy rápida de la campana con aceptables cargas de *g* en el paracaidista. Más importante aún, el nuevo diseño elimina el peligro de colapso posterior al "inflado" y pérdida de altura antes de la apertura. La nueva forma es muy diferente a la de la vieja "seta" del PX1 Mk 4, y una hilera de cuatro ranuras simétricas elimina las oscilaciones que podrían provocar bajas con los vientos fuertes. Dos importantes ventajas resultarán de la adopción del nuevo diseño: el paracaidista permanecerá en el aire durante sólo 13,5 segundos cuando salte desde 90 m, y el avión vector podrá cruzar la zona de salto a mucha más velocidad.

los helicópteros Gazelle del 658.° Escuadrón del Cuerpo Aéreo del Ejército, junto con los blindados, los ingenieros y los artilleros, podrían proporcionar un respaldo completo.

Aparte del 658.° Escuadrón del Cuerpo Aéreo del Ejército, la brigada no dispone de helicópteros tácticos. Éstos los suministrarían el 846.° y 845.° Escuadrones Aeronavales con sus helicópteros Sea King y Wessex, o la RAF con sus Puma y Chinook. Esto constituye un grave problema, pues no cabe duda de que los helicópteros de transporte de tropas resultaron muy ventajosos durante "Victoria Púrpura" y *"Saif Sareea"*. Actualmente, un despliegue relámpago podría dejar a la brigada privada de transporte de campaña hasta que llegase la Armada o se dispusiese de suficientes C-130 para llevar los helicópteros necesarios a la zona de operaciones para un vuelo de traslado lejano.

Una de las principales unidades de la 5.ª Brigada Aerotransportada es el 7 RHA. Con 18 cañones ligeros de 105 mm, queda prácticamente garantizada la flexibilidad y eficacia de la artillería de apoyo. El regimiento formó parte anteriormente de la 16.ª Brigada Paracaidista y posee una gran experiencia en el despliegue aéreo que se puede aprovechar bien durante las operaciones. El cañón ligero de 105 mm no tiene rival en su combinación de potencia de fuego, alcance y movilidad. Una sección del 7 RHA –la Sección P– proporciona defensa aérea con misiles SAM Javelin portátiles. La brigada es única dentro del Ejército británico, puesto que utiliza la vieja pero querida ametralladora pesada Browning M2 de 12,7 mm tanto para el fuego de apoyo como para la defensa aérea. Cada batallón tiene seis de ellas en su sección de ametralladora, junto con las polivalentes GPMG de 7,62 mm. También hay una GPMG y una ametralladora ligera Bren en cada pelotón de fusileros para engrosar el fuego de apoyo y proporcionar una defensa antiaérea adicional. Sin embargo, sólo los Gurkas, en su función de elemento de protección de la cabeza de puente, tienen afustes especiales de defensa aérea para las ametralladoras de 12,7 mm. La brigada también puede contar con los misiles SAM Rapier de la 32.ª Batería de Defensa Aérea de la Artillería Real y del 19.° Escuadrón del Regimiento de la RAF.

La brigada no es un as para jugadores de póker: es, pura y simplemente, una arma

El apoyo blindado de los *Life Guards* es valiosísimo. La capacidad de desplegarse rápidamente y llevar a cabo reconocimientos distantes no debe ser subestimada, como tampoco el fuego de apoyo proporciona-



5.ª Brigada Aerotransportada

do por el cañón Rarden de 30 mm del Fox y el de 76 mm del Scorpion. Esta combinación de armas se usó de un modo muy interesante para apoyar a los paracaidistas por primera vez durante la batalla del 2 Para en Wireless, en las islas Malvinas. Quien a la sazón era el jefe del 2 Para, el teniente coronel David Chaundler, tomó el mando de la 5.ª Brigada Aerotransportada en enero de 1987. Chaundler aportó al general de brigada Corbett la insólita experiencia (insólita para un comandante de fuerzas aerotransportadas) de haber mandado un grupo de batalla de medios pesados en el BAOR, en el que había dos escuadrones de carros Chieftain. Para Corbett es el mérito de este imaginativo uso en la brigada y por haber desarrollado una doctrina altamente eficaz para su despliegue en apoyo de los batallones paracaidistas y aerotransportados.

Una de las características logísticas más interesantes de la brigada es el tamaño de su "tren". En su despliegue inicial, el estado mayor de la brigada es sólo la quinta parte del de la 3.ª Brigada de Comandos que, a su vez, es muchísimo más pequeño que el de cualquier unidad del Ejército británico. Esto facilita la flexibilidad en la toma de decisiones y proporciona una movilidad relativamente grande. Funciona a varios niveles, el más básico de los cuales es el Para Tac 1: un Land Rover con un remolque que coopera con el vehículo de la célula de información de la brigada, formando una unidad similar al CG de un batallón ligero paracaidista. El Para Tac 1 dispone de un enlace integral por satélite para comunicaciones con formaciones mayores de la propia Gran Bretaña, aunque se han usado comunicaciones tradicionales de alta frecuencia a plena satisfacción. El Para Tac 2 es un cuartel general más sustancioso y entraría en escena con las fuerzas posteriores, después de que se hubiese capturado la cabeza de puente. El Para Tac 3 es el CG completo de la brigada, y es muy similar al de la 3.ª Brigada de Comandos en cuanto a tamaño y flexibilidad. El equipo de comunicaciones altamente sofisticado a disposición del CG de la brigada hace posibles operaciones de apoyo y control independientes que pueden durar hasta 72 horas.

La 5.ª Brigada Aerotransportada constituye para el gobierno británico un elemento de elevado poder disuasorio como fuerza de reacción rápida. A diferencia de una fuerza anfibia embarcada, no puede dar a los políticos la posibilidad de jugar con la negociación diplomática hasta el último momento; pero la brigada no es un as para jugadores de póker: es una arma, pura y simplemente.



Comandante R. Hill

El actual comandante de la 5.ª Brigada Aerotransportada es el general David Chaundler (arriba). Como teniente coronel, Chaundler mandó el 2.º Batallón del Regimiento Paracaidista durante la campaña de las Malvinas. En la batalla de Wireless fue el único oficial británico desde Corea que dirigió un grupo de batalla interservicios (infantería, artillería y aéreo) en un conflicto convencional. Extremo izquierdo: Tripulado por paracaidistas del *Life Guards*, un vehículo blindado de exploración Scorpion desciende por la rampa de un Hercules. Izquierda: Los Ingenieros Reales colocan cargas de demolición especiales en las vigas de un puente. Abajo, izquierda: El comandante Batty (izquierda de la fotografía) al frente de cirujanos del 23.º de Ambulancias de Campaña Paracaidista durante una intervención quirúrgica simulada. Abajo: Un equipo de morteros del 2.º Batallón de los Fusileros Gurka del Propio Rey Eduardo VII.

Raymond D.M. Sharpe

Raymond D.M. Sharpe

5.ª Brigada Aerotransportada

Superado en potencia de fuego por los potentes carros alemanes Tiger en Kursk, en 1943, el 5.° Ejército de Carros de la Guardia soviético inclinó a su favor la balanza del combate disparando a bocajarro.

Las grandes llanuras de la Rusia Europea están salpicadas de numerosas ciudades que son como sus equivalentes en el resto del mundo: demasiado pequeñas para ser importantes y demasiado grandes para ser atractivas. Lo más destacado de una de ellas, Kursk, tiene que ver con el magnetismo: en efecto, esa ciudad está edificada sobre enormes yacimientos de magnetita. La existencia de este mineral hace inútiles las brújulas y es responsable de un efecto conocido como la "anomalía magnética de Kursk". Sin embargo, en el verano de 1943 los comentarios sobre las ciudades soviéticas no podían ser tan turísticos ni triviales, y la clase de metal enviado a Kursk era de un tipo distinto. Desde el comienzo de la primavera, miles de hombres y carros, cañones y aviones habían estado llegando a las cercanías. Pertenecían a la *Wehrmacht* alemana y al Ejército Rojo de Obreros y Campesinos de la Unión Soviética. Ambos ejércitos se estaban preparando para batirse por tercer año consecutivo.

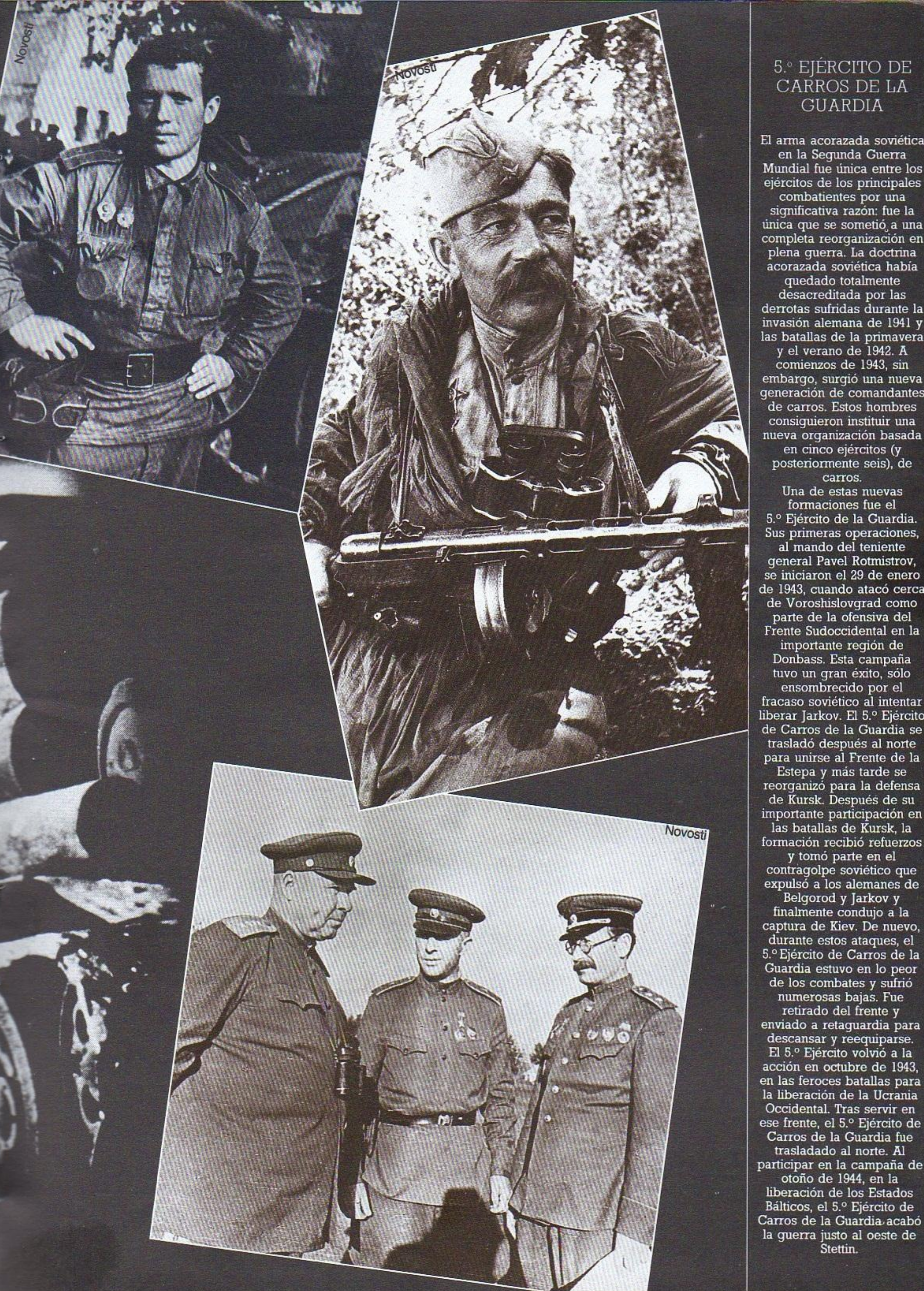
El flujo de hombres y armas era de una magnitud nunca vista en ninguna campaña estival del Frente del Este. Ambos bandos sabían que era inevitable un ataque en el saliente de Kursk, y para el Ejército Rojo la cuestión consistía en conocer el mejor modo de contener una ofensiva alemana. Se optó por una estrategia defensiva y se construyó una poderosa red de posiciones con la ayuda de los ciudadanos del distrito de Kursk. Como culminación se dispusieron extensos campos de minas a lo largo del frente, en una proporción de 1 700 minas antipersonal y 1 500 contracarro por kilómetro cuadrado. Esta vez los alemanes no encontrarían un enemigo desprevenido o debilitado por los combates.

A comienzos de julio, los soldados soviéticos sabían que el ataque era inminente. Los bombardeos aéreos alemanes habían aumentado en intensidad y del

Abajo: Visto desde la escotilla del conductor, un T-34 avanza hacia el infierno del campo de batalla de Kursk. Derecha: El teniente N.P. Borozdnov, cuyo carro fue el primero que se abrió paso hacia Orel. Extremo derecho: Un miembro de un equipo de exploración soviético. Abajo, derecha: El general Apanasenko, segundo comandante del Frente de Voronezh (izquierda), con el general de división Rodimtsev (centro) y el teniente general Rodmistrov, comandante del 5.° Ejército de Carros de la Guardia.



SANGRE Y ACERO



5.º EJÉRCITO DE CARROS DE LA GUARDIA

El arma acorazada soviética en la Segunda Guerra Mundial fue única entre los ejércitos de los principales combatientes por una significativa razón: fue la única que se sometió a una completa reorganización en plena guerra. La doctrina acorazada soviética había quedado totalmente desacreditada por las derrotas sufridas durante la invasión alemana de 1941 y las batallas de la primavera y el verano de 1942. A comienzos de 1943, sin embargo, surgió una nueva generación de comandantes de carros. Estos hombres consiguieron instituir una nueva organización basada en cinco ejércitos (y posteriormente seis), de carros.

Una de estas nuevas formaciones fue el 5.º Ejército de la Guardia. Sus primeras operaciones, al mando del teniente general Pavel Rotmistrov, se iniciaron el 29 de enero de 1943, cuando atacó cerca de Voroshislovgrad como parte de la ofensiva del Frente Sudoccidental en la importante región de Donbass. Esta campaña tuvo un gran éxito, sólo ensombrecido por el fracaso soviético al intentar liberar Jarkov. El 5.º Ejército de Carros de la Guardia se trasladó después al norte para unirse al Frente de la Estepa y más tarde se reorganizó para la defensa de Kursk. Después de su importante participación en las batallas de Kursk, la formación recibió refuerzos y tomó parte en el contragolpe soviético que expulsó a los alemanes de Belgorod y Jarkov y finalmente condujo a la captura de Kiev. De nuevo, durante estos ataques, el 5.º Ejército de Carros de la Guardia estuvo en lo peor de los combates y sufrió numerosas bajas. Fue retirado del frente y enviado a retaguardia para descansar y reequiparse. El 5.º Ejército volvió a la acción en octubre de 1943, en las feroces batallas para la liberación de la Ucrania Occidental. Tras servir en ese frente, el 5.º Ejército de Carros de la Guardia fue trasladado al norte. Al participar en la campaña de otoño de 1944, en la liberación de los Estados Bálticos, el 5.º Ejército de Carros de la Guardia acabó la guerra justo al oeste de Stettin.

5.º Ejército de Carros de la Guardia
Kursk, 3-23 agosto 1943

Frente del Este
Zhidra
Zhukovka
Bozkov
Frente de Bryansk
Bryansk
Segundo Ejército Panzer
Mtsensk
Jotinets
Karachev
Orel
Novosil
Naryshkino
Nalya
Línea Hagen
Kromy
Noveno Ejército
Trubchevsk
Dmitrovsk Orlovskiy
Livny
Sosna
Ponyri
Olkhovatka
Kolopny
Sevsk
Dmitriev Lgovskiy
Frente Central
Segundo Ejército
Lgov
Kursk
Shchigiriy
Seim
Korenevo
Frente de Voronezh
Sudzha
Oboyan
Stary Oskol
Psel
Belepol'ye
Projorovka
Yakovlevo
5.º Ejército de Carros de la Guardia
Sumy
Rzavets
Korocha
Tomarovka
Lebedin
Vorskla
Frente de la Estepa
Boromlya
Belgorod
Grayvoron
Gadyach
Cuarto Ejército Panzer
Ajtyrka
Kazachyalopan
Volchansk
Zolochev
Grupo Kempf
Kotel'va
Bocodukov
Jarkov
Valki
Merefa
Chuguyev
Novaya Vodolaga
Frente Sudoeste
Donets
Balakleya

Claves
- Frente, 4 julio
- Frente, 10-12 julio
- Frente, 5 agosto
- Frente, 23 agosto
- Ataques soviéticos

STAVKA (Mando Supremo soviético) había llegado una circular alertando de que el ataque tendría lugar entre el 3 y el 6 de julio. De hecho comenzó el 5 de julio, con un intenso bombardeo de las posiciones del Ejército Rojo a las 04,30 horas. Se podía identificar dos *schwerpunkts;* uno en el norte, en un sector de 80 km entre Krasnaya Slobodka e Izmailovo; y otro en el sur, en las esquina del saliente, al noreste de Belgorod. El combate fue feroz mientras las fuerzas alemanas de carros e infantería embestían lentamente a través de las defensas soviéticas. Los comandantes soviéticos empezaron a desplazar sus ejércitos de carros hasta unas posiciones desde las que pudiesen lanzar sus contrataques para frenar el empuje enemigo. En el norte, en la zona del Frente Central, los alemanes hicieron algunos progresos hasta que llegaron a las montañas de Sredne-Russkie, cerca de Oljovatka. Allí se lanzaron contra los soviéticos pero fueron rechazados, pues el terreno elevado daba al Ejército Rojo una ventaja decisiva.

Enviaron un mensaje a Moscú pidiendo refuerzos urgentes antes de que el frente cediese

En el sur, en el Frente de Voronezh, la situación era más crítica. Los alemanes empujaban a lo largo de dos ejes, uno a cargo del Grupo Operacional Kempf y otro del Cuarto Ejército *Panzer*. El empuje de este último en dirección a la ciudad de Oboyan fue el más peligroso, sobre todo después de que el II Cuerpo *Panzer* de las SS lograse una cabeza de puente sobre el río Psel. El 8 de julio, la situación preocupaba al teniente general N.F. Vatutin, comandante del Frente de Voronezh, y al representante del Comité Central, Nikita Krushchev, hasta tal punto que enviaron un mensaje a Moscú pidiendo refuerzos urgentes antes de que el frente cediese y quedase abierta la carretera a Kursk.

El 5.º Ejército de Carros de la Guardia formaba parte del Frente de la Estepa, una reserva de ejércitos que lentamente se desmembraba y marchaba al combate. Al mando del 5.º Ejército estaba el teniente general Pavel Rotmistrov, uno de los máximos jefes de las fuerzas acorazadas soviéticas. Tenía aspecto de intelectual, sin ningún parecido con la imagen heroica y romántica de los jefes de carros alemanes. En realidad, había sido profesor en la Academia Stalin de Mecanización y Motorización antes de la guerra. El 9 de julio, Rotmistrov recibió órdenes de trasladar su ejército desde su acantonamiento en la ciudad de Ostrogozhsk a sus nuevas posiciones, 360 km al noroeste de Projorovka. Su fuerza comprendía dos cuerpos de carros, el 18.º y el 29.º, y el 5.º Cuerpo Mecanizado de la Guardia. Llevaba su dotación completa de 500 carros medios T-34 e iba bien provisto de cazacarros SU-85, pero sus únicos carros pesados eran 35 Churchill recibidos por la Ley de Préstamo y Arriendo, un modelo extremadamente impopular entre los carristas soviéticos. Su fuerza se trasladó por la noche a Projorovka, vía Stary Oskal.



Las largas y sinuosas columnas de carros, con sus faros iluminando débilmente las carreteras, llegaron a su punto de concentración el 11 de julio. Rotmistrov empezó a preparar un contrataque que detuviese al II Cuerpo *Panzer* de las SS. La situación era desesperada. Los alemanes estaban sobre el Psel y con Projorovka casi en sus manos, y el 5.º Ejércicto de Carros de la Guardia era la única formación fresca que estaba entre las SS y la retaguardia del saliente de Kursk. Rotmistrov era totalmente consciente del peligro y propuso seguir adelante con su plan de ataque, con la esperanza de provocar un encuentro con los *panzer* alemanes. La fecha del ataque se fijó para el 12 de julio.

Sus carros se iban a lanzar a toda velocidad colina abajo sobre la vanguardia alemana

A las 08,30 horas del día 12, los cañones y morteros del Frente de Voronezh iniciaron un tremendo bombardeo de 15 minutos sobre las posiciones del II Cuerpo *Panzer* de las SS, cuyos carros estaban aún en sus vivaqueos nocturnos y se preparaban para avanzar. Al mismo tiempo, los carros soviéticos empezaron a moverse en dirección al enemigo. En el cielo tenían lugar los primeros combates aéreos del día. Durante todo el 12 de julio, enjambres de aviones lucharon por la superioridad aérea sobre los campos de Projorovka; pero ningún bando la consiguió y, por una vez, una gran batalla se iba a decidir en tierra.

Rotmistrov había instalado su cuartel general en una colina que dominaba Projorovka. Esperó pacientemente, aunque nervioso, a que llegaran los primeros informes de sus elementos de vanguardia. El terreno alrededor de Projorovka consistía en tierras de labranza onduladas y separadas por zanjas. Entre las líneas soviéticas y alemanas había otra colina. Cuando los carros soviéticos llegaron a esta posición, informaron sobre el avistamiento del II Cuerpo *Panzer* de las SS en movimiento ante ellos: unos 400 carros, Tiger, Panther y PzKpfw IV, con tripulaciones duras y expertas. Avanzaban en un estrecho frente entre el Psel y el terraplén de una vía férrea. Rotmistrov sabía que los más modernos carros alemanes estaban fuertemente blindados y que sus cañones superaban en alcance a las armas de los T-34. A fin de contrarrestar estas ventajas emitió una orden muy arriesgada: sus carros iban a lanzarse a todo gas colina abajo sobre los alemanes.



Abajo: Cargados de infantes, los T-34 del 5.º Ejército de Carros de la Guardia se dirigen hacia el oeste para el gran choque en Projorovka. Superior, derecha: Enormes fuerzas soviéticas corren a sumarse al combate. Arriba, derecha: Un equipo de fusiles contracarro PTRD monta una posición de tiro. Derecha: Una muerte terrible para la tripulación de un T-34.

Novosti

Novosti

RHL

LA BATALLA DE KURSK

Kursk fue posiblemente la batalla decisiva del Frente del Este durante la Segunda Guerra Mundial. De hecho, desde mediados de los años sesenta, los historiadores militares soviéticos se han inclinado a dar más énfasis a esta batalla en detrimento de la campaña de Stalingrado. Ésta, es verdad, fue una catástrofe para la Wehrmacht, pero ésta siguió siendo un formidable instrumento. Hitler estaba seguro de que una nueva victoria restauraría la situación estratégica de Alemania en el Frente del Este. Sin embargo, era evidente que el Ejército alemán ya no aguantaría otra operación en masa. En lugar de ello, sería necesario mantener una firme sucesión de ofensivas limitadas que mantendrían al Ejército Rojo permanentemente desequilibrado. Se eligió el saliente de Kursk porque era un lugar fácil para recrear los inmensos embolsamientos que caracterizaron la primera campaña alemana contra la Unión Soviética.

Esta opción estratégica también la vieron los comandantes soviéticos. Su análisis de la situación se vio confirmado por los informes del espionaje, incluidos los del famoso agente "Lucy" (Rudolf Rossler), y el Ejérctio Rojo dedicó todos sus esfuerzos a fortalecer el saliente de Kursk. Un 40 por ciento de todas sus divisiones de infantería y todos los ejércitos de carros fueron desplegados en el interior y alrededor de la ciudad. La clave del plan de defensa soviético era el tiempo: saber cuándo había que lanzarse al ataque. El 12 de julio estaba claro que la ofensiva alemana se había desbordado, por lo que las fuerzas soviéticas atacaron el saliente de Orel en las líneas alemanas. A éste siguió, tres semanas después, un ataque en el sur que finalmente desembocó en la liberación de la importante ciudad ucraniana de Jarkov. Kursk desmembró al Ejército alemán en el Este. La superioridad soviética no se volvió a ver amenazada de nuevo por el poder militar alemán. En este sentido sí es verdad que fue la batalla decisiva de la guerra.

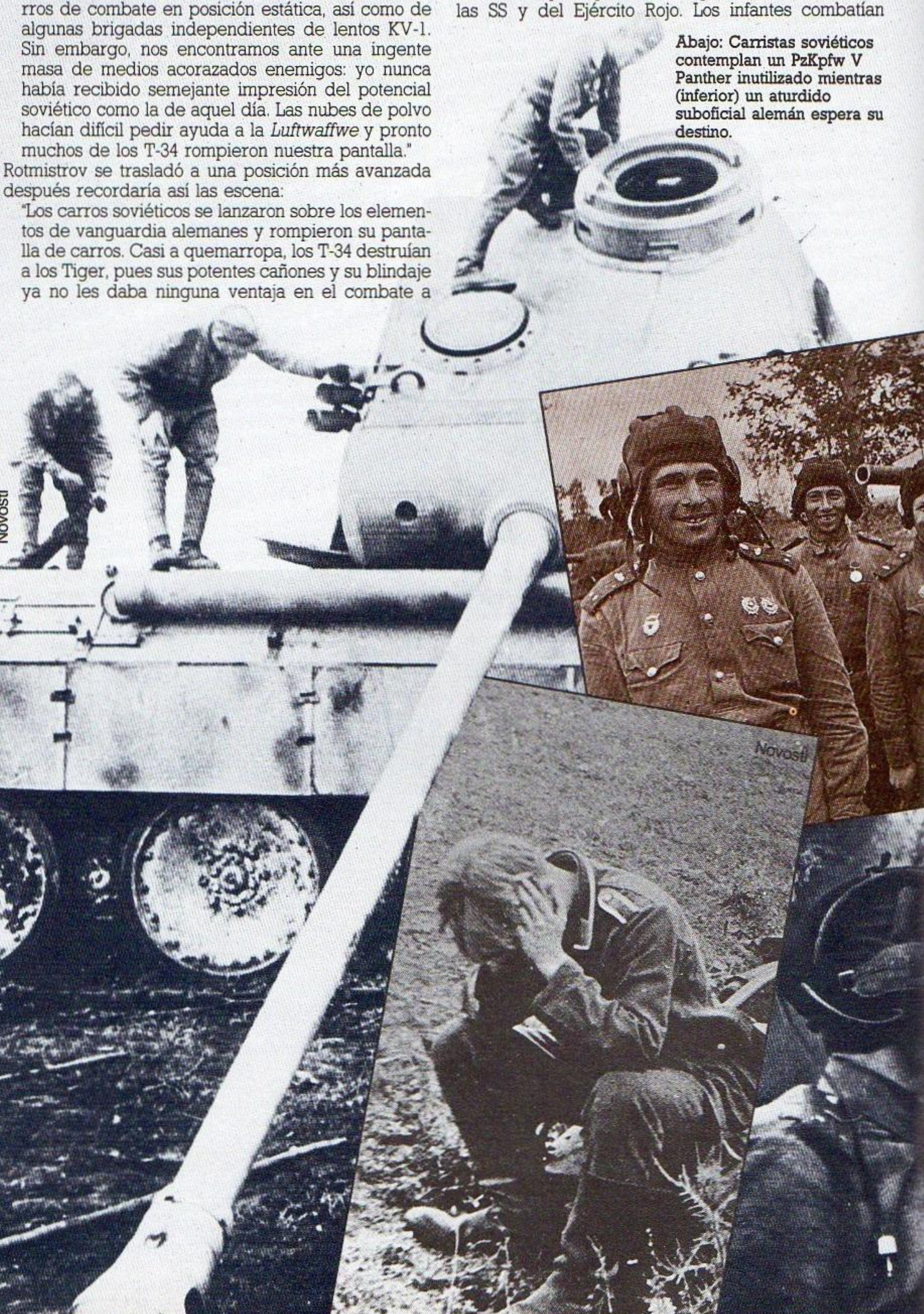
Los comandantes de compañías y batallones soviéticos debieron quedar aturdidos ante aquella orden. El terreno hacía que, a corta distancia, cada carro de combate hubiese de valerse por sí solo, sin posibilidad alguna de tácticas organizadas. Sin embargo, hicieron lo que se les ordenó. Cerraron las escotillas de sus carros de combate y quedaron "atrapados" dentro de aquellas masas de metal cuya única vista del mundo exterior provenía de los limitados periscopios. Un comandante de carros alemán narró así el asalto soviético:

"Se nos avisó de que esperásemos resistencia de los *pakfronts* (defensas contracarro) y algunos carros de combate en posición estática, así como de algunas brigadas independientes de lentos KV-1. Sin embargo, nos encontramos ante una ingente masa de medios acorazados enemigos: yo nunca había recibido semejante impresión del potencial soviético como la de aquel día. Las nubes de polvo hacían difícil pedir ayuda a la *Luftwaffwe* y pronto muchos de los T-34 rompieron nuestra pantalla."

Rotmistrov se trasladó a una posición más avanzada después recordaría así las escena:

"Los carros soviéticos se lanzaron sobre los elementos de vanguardia alemanes y rompieron su pantalla de carros. Casi a quemarropa, los T-34 destruían a los Tiger, pues sus potentes cañones y su blindaje ya no les daba ninguna ventaja en el combate a corta distancia... No había tiempo ni espacio para romper el contacto y reagruparse en orden de combate u operar en movimiento. Los proyectiles disparados a distancias extremadamente cortas no sólo perforaban el blindaje lateral de los carros, sino también su blindaje frontal. A tales distancias, no había coraza que valiese y las longitudes de los cañones ya no eran decisivas. Normalmente, cuando un carro de combate era alcanzado, su combustible explosionaba y su torre salía volando varias decenas de metros."

La ferocidad del combate y su naturaleza eran típicas de los choques que tenían lugar entre unidades de las SS y del Ejército Rojo. Los infantes combatían



Abajo: Carristas soviéticos contemplan un PzKpfw V Panther inutilizado mientras (inferior) un aturdido suboficial alemán espera su destino.

cuerpo a cuerpo a la bayoneta, a culatazos y con las palas. Para los carristas, el equivalente era cañonear a su adversario a distancias inferiores a los 200 m.

El carro de un jefe de batallón, el capitán Skripkin, que condujo su unidad directamente contra una formación de carros Tiger, protagonizó un famoso incidente. Su vehículo inutilizó un Tiger antes de que ningún alemán tuviese tiempo de reaccionar. Tres proyectiles más disparados por su cañón destruyeron otro Tiger, pero los alemanes reaccionaron. Un proyectil de 88 mm dio en el blindaje lateral del T-34 de Skripkin mientras que otro destruyó la torre. Skripkin quedó herido, pero fue sacado del vehículo por su conductor, Aleksadr Nikolaev, y el operador de radio. Se ocultaron en el cráter de un proyectil, pero uno de los carros enemigos los había visto su movimiento y se dirigió hacia ellos para "rematar la faena". Nikolaev saltó fuera del embudo y regresó hacia su carro, que consiguió arrancar. El T-34 estaba en llamas, pero lo lanzó contra el vehículo alemán que se aproximaba. Los dos carros explosionaron en medio de una bola de fuego.

Hubo más casos de heroísmo en el campo de batalla. El batallón del comandante Miusnikov, de la 25.ª Brigada del 29.° Cuerpo de Carros, destruyó 11 carros enemigos (tres de ellos Tiger), tres cañones de asalto y 15 cañones contracarro. Finalmente, en un intenso combate alrededor de la granja colectiva *Krasnaya Oktiabr* (Octubre Rojo), el sargento Danilov y los servidores de su cañón contracarro rechazaron un ataque de 15 Tiger, destruyendo seis de ellos. Por su actuación, Danilov fue condecorado con la Medalla de Héroe de la Unión Soviética.

La batalla en torno a Projorovka fue extremadamente fluida, y la aldeas y granjas colectivas cambiaron repetidamente de manos. Sin embargo, a mediodía del 12 estaba claro que los alemanes habían perdido su potencial ofensivo. Rotmistrov envió el 2.° Cuerpo de Carros, puesto bajo su mando, a atacar el flanco derecho del II Cuerpo *Panzer* de la SS. Allí se había formado una brecha debido a que las fuerzas del Grupo Operacional Kempf habían sido incapaces de mantener el mismo ritmo de avance que sus camaradas de las SS en el Cuarto Ejército *Panzer*. Ahora eran los alemanes quienes lanzaban desesperados contrataques a fin de embotar el empuje enemigo. La batalla continuó durante todo el día y terminó en tablas. A las 21,00 horas, ambos bandos asumieron posiciones defensivas.

En el norte, los soviéticos lanzaron su propia ofensiva para eliminar el saliente de Orel, una imagen gemela de Kursk. En el sur, el potencial ofensivo del Cuarto Ejército *Panzer* y del Grupo Operacional Kempf desapareció. En total, 208 carros yacían inmóviles sobre los campos que rodeaban Projorovka, y otros 100 habían sido destruidos en una batalla librada alrededor de Rzavets, justo al sur. El 5.° Ejército de Carros de la Guardia había perdido 420 vehículos.

Teniente carrista del Ejército Rojo, 1943

Este oficial lleva una guerrera caqui por fuera de los pantalones, con el prestigioso vivo rojo de las tropas acorazadas. Lleva el casco de cuero almohadillado de los carristas y botas de caña alta, además de un cinturón de cuerro marrón y la cincha cruzada de oficial. Las insignias de su guerrera incluyen los parches de cuello negros y los galones de teniente del Ejército Rojo, y sobre el bolsillo derecho tiene una cinta roja de herido en servicio, la Orden de Guerra Patriótica y (más cerca del hombro) el distintivo de la Guardia.

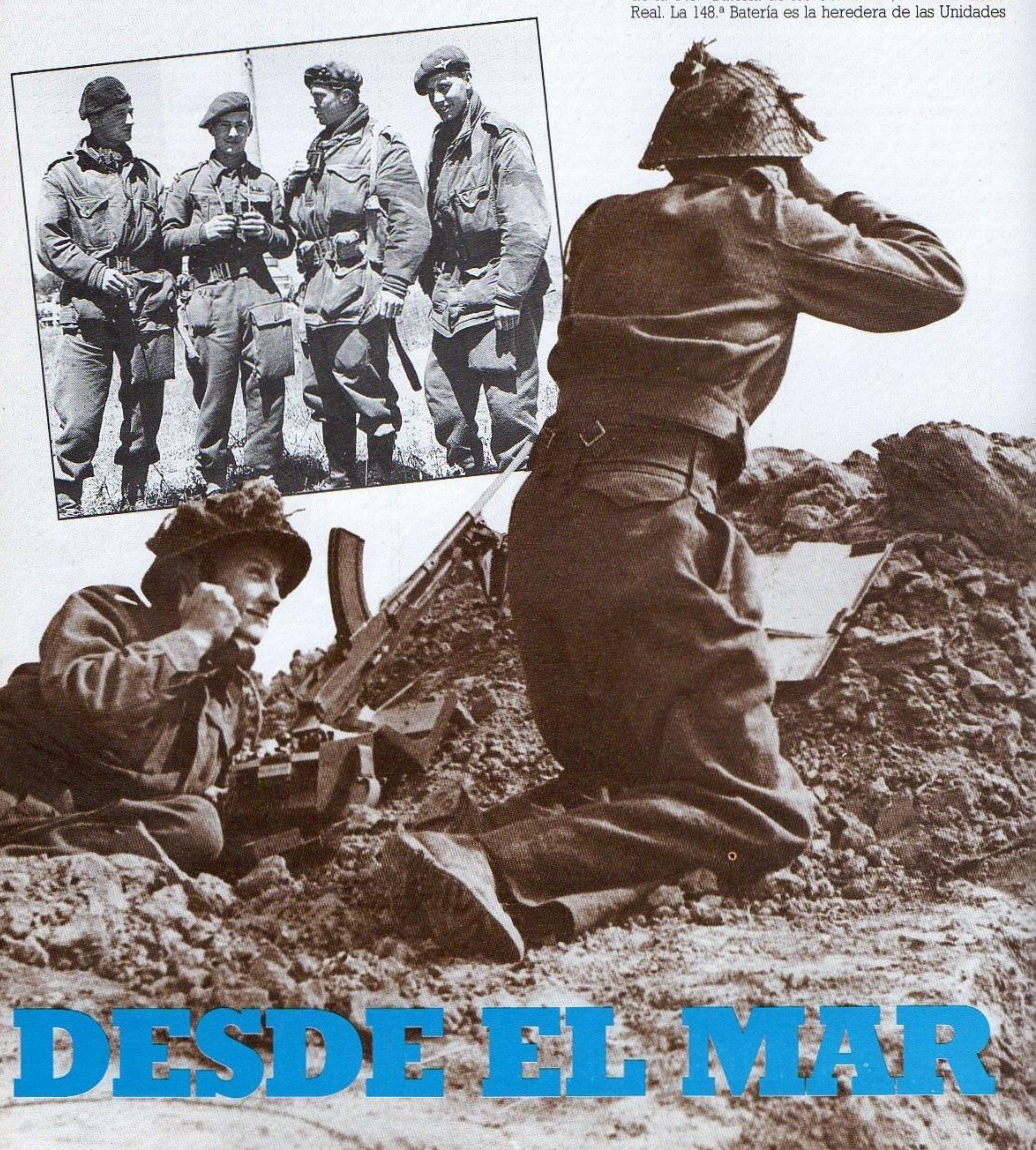


Izquierda: Héroes de la batalla de Projorovka. Esta tripulación de T-34 destruyó dos PzKpfw VI Tiger y cuatro carros medios. Abajo: Carristas soviéticos observan los agujeros abiertos por los proyectiles perforantes en la torre de un Tiger.

FUEGO

Coordinado por el personal altamente adiestrado de las Unidades de Bombardeo, el fuego de la artillería naval fue una arma temida durante la Segunda Guerra Mundial.

En la campaña de las Malvinas de 1982, los cañones de 114,3 mm de la Armada Real fueron dirigidos sobre sus blancos con una precisión letal por los equipos de Observación Avanzada de Fuego Naval de la 148.ª Batería de los Comandos, de la Artillería Real. La 148.ª Batería es la heredera de las Unidades



DESDE EL MAR

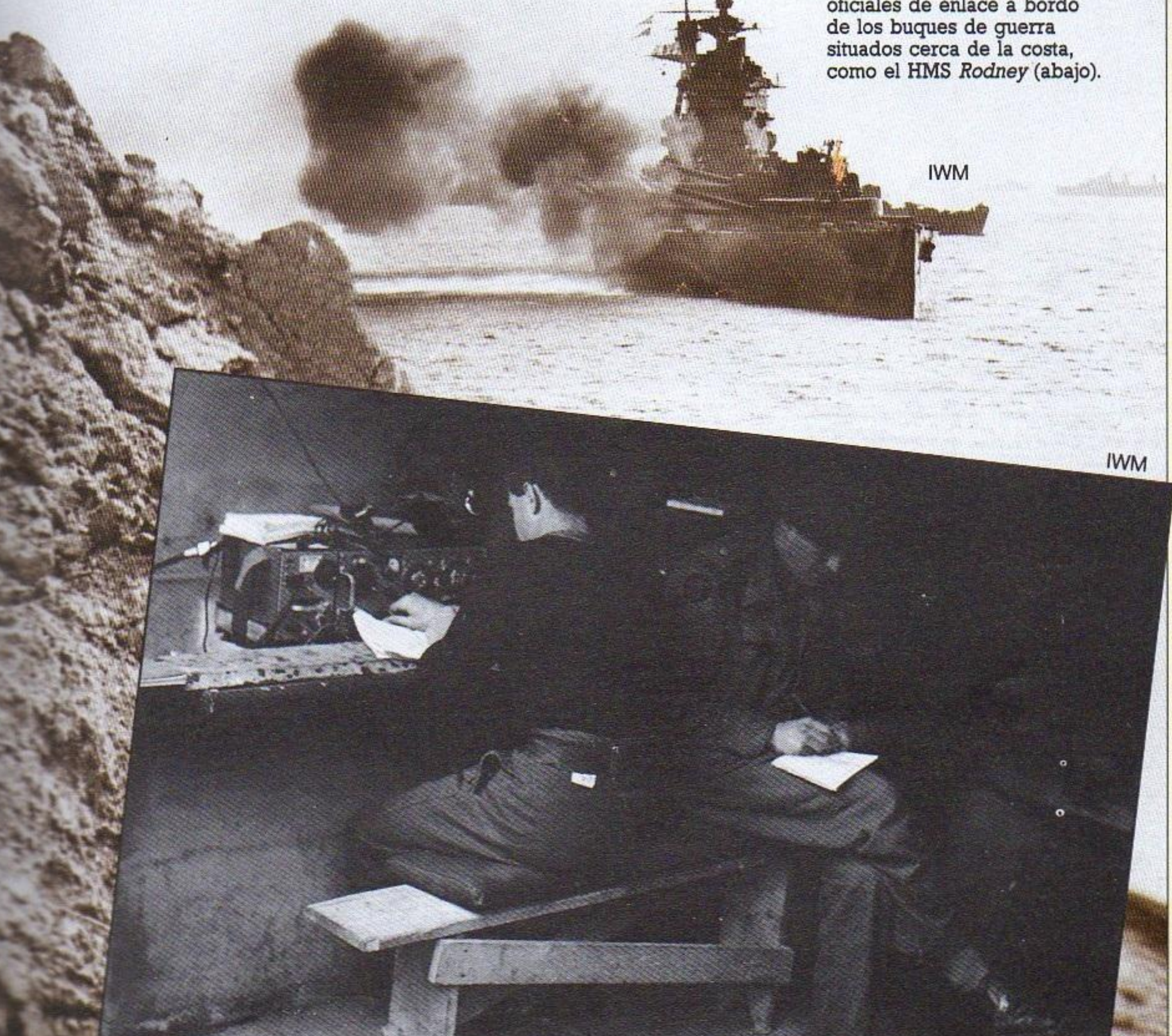
de Bombardeo de Operaciones Combinadas en la Segunda Guerra Mundial, que pasaron de ser una en 1942 a cinco en 1944. Las n.º 1 y 4 estaba basadas en el HMS *Dundonald*, una instalación de entrenamiento situada en la costa de Troon, en Escocia; la n.º 2 en el norte de África y el Mediterráneo; la n.º 3 en Vestis, isla de Wight; y la n.º 5 en Extremo Oriente. El actual descendiente de estas unidades sigue llevando a la práctica las técnicas que iniciaron hace 25 años.

Creada el 26 de abril de 1942, la Unidad de Enlace de Bombardeo y Observación Avanzada tuvo su bautismo de fuego entre el 7 y el 30 de mayo de 1942, en el ataque sobre el puerto francés de Diego Suárez, en Madagascar. El observador avanzado (OA) destinado al 5.º Comando, el capitán W.S. Knight, y su equipo se tropezaron con 120 hombres fuertemente armados que habían llegado a tierra procedentes de una corbeta francesa averiada. Tras recibir fuego de ametralladora, el equipo se internó en la jungla para instalar un puesto de observación avanzada. En el camino capturaron una chalupa francesa cargada de vino, chocolate, cigarrillos y jamón, pero se les ordenó volver a Diego Suárez antes de que pudiesen hacerse a la mar en ella.

La primera gran prueba de la nueva formación –ahora llamada Unidad de Bombardeo a secas– fue la incursión de Dieppe, el 19 de agosto de 1942. El principal objetivo de la incursión era aprender en el combate las lecciones de un asalto sobre un puerto fuertemente defendido, como preparación para el desembarco de Normandía. Fue un reconocimiento en fuerza y, para la Unidad de Bombardeo, iba a ser una tragedia.

El primer intento de realizar esta operación, en julio, fracasó a causa del mal tiempo. Por razones de seguridad, se mantuvo a las tropas "bajo llave" hasta que embarcaron en una segunda oleada. El plan era desembarcar la 2.ª División Canadiense en cuatro playas principales con los Comandos n.º 3 y 4 en los flancos oriental y occidental. Seis equipos OA controlaban el fuego de ocho destructores clase «Hunt» y una cañonera. En los buques, siete oficiales de enlace, con un estado mayor repartido entre los destructores HMS *Calpe* y *Fernie*, controlaban el bombardeo. Las primeras tropas desembarcaron entre las 04,30 y las 05,00 horas.

Durante el combate que siguió, el destructor HMS *Albrighton* navegó hasta la entrada del puerto para batir las posiciones artilleras enemigas que disparaban desde el rompeolas sobre la playa. En el frente marítimo, en todas las casas habían ametralladoras que inmovilizaron a las tropas de asalto, pero los proyectiles de 114,3 mm del *Albrighton* carecían de la capacidad de perforación necesaria para destruir aquellos edificios fuertemente fortificados. El equipo OA del capitán T.K. Hanson cayó bajo el fuego enemigo en el centro de las cuatro playas de desembarco y sufrió numerosas bajas. Dos de los OA murieron, dos fueron heridos y otros dos hechos prisioneros. (Uno,



Un típico puesto de observación avanzada incluía tres radiotelegrafistas y un capitán (extremo izquierdo). Los mensajes del observador (izquierda) eran enviados por radio a un cuartel general avanzado (inferior), desde donde se transmitían a oficiales de enlace a bordo de los buques de guerra situados cerca de la costa, como el HMS *Rodney* (abajo).

IWM

IWM

UNIDADES DE BOMBARDEO

En el invierno de 1940, sólo meses después de la evacuación de Dunkerque, grupos de oficiales de la Artillería Real asistieron a unos cursos en la isla de Whale para la corrección del tiro naval y actuar como oficiales de enlace a bordo de buques de bombardeo. La Unidad de Enlace de Bombardeo y Observación Avanzada se formó oficialmente el 26 de abril de 1942 con asistentes de puestos de observación (APO) de la Artillería Real junto a radiotelegrafistas de la Armada Real. Conocidos originalmente como oficiales de observación avanzada (OOA), estos hombres fueron posteriormente rebautizados observadores avanzados de bombardeo (OAB). Ellos y sus equipos no tenían transportes, y en las operaciones utilizaban cualquier cosa disponible, desde vehículos acorazados a animales de carga. Llevaban teléfonos de cable, equipos de radio y lámparas Aldis para comunicarse con los buques de bombardeo. Siempre se utilizaba onda portadora (código morse) debido a su mayor alcance y su poca amplitud de banda. El entrenamiento de los OAB variaba según el grupo. Algunos se sometían al adiestramiento de salto en paracaídas, otros asistían a los cursos de comandos en Achnacarry y otros se entrenaban con el Escuadrón Especial de Botes, aprendiendo a llegar a tierra desde submarinos en botes neumáticos y preparándose en la navegación marítima. Cada equipo OAB era autosuficiente y capaz de defenderse y resguardarse por sí solo. Cada hombre llevaba unos 25 kg de carga entre munición, granadas (Mills, en los bolsillos o el cinturón), sacos terreros, raciones, mantas y baterías de respuesto para la radio. La mayoría llevaba fusiles de 7,7 mm y un revólver de 9,6 mm además de cuchillos y armas ocultables entre la ropa. Algunos llevaban incluso veneno para el supuesto de que fuesen hechos prisioneros.

el capitán G.A. Browne, de la Real Artillería Canadiense, escapó posteriormente a Gran Bretaña a través de Francia y España, y fue condecorado con la DSO). El propio capitán Hanson escapó a nado. Entretanto, el OA capitán Carswell era herido al intentar ponerse en posición para controlar el fuego sobre una estación radar situada a casi un kilómetro al este de la ciudad. Sus radiotelegrafistas pidieron al *Albrighton* que disparasen a la estación con fuego tenso, y ésta fue destruida.

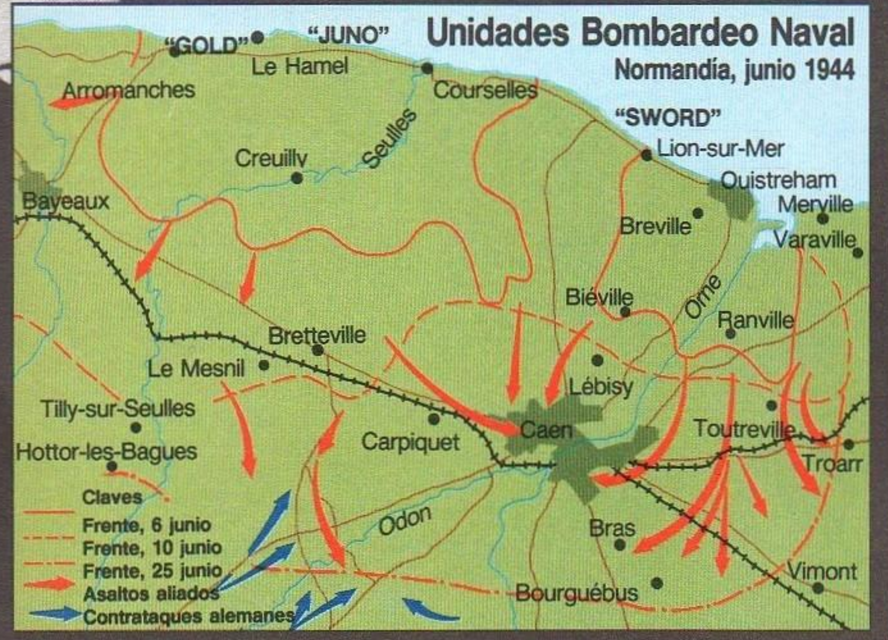
A las 11,00 horas llegó la orden de retirarse. Varios buques habían sido seriamente dañados mientras recogían tropas. La *Luftwaffe* comenzó a bombardear los buques, y sus ataques continuaron mientras los dañados barcos volvían a Gran Bretaña.

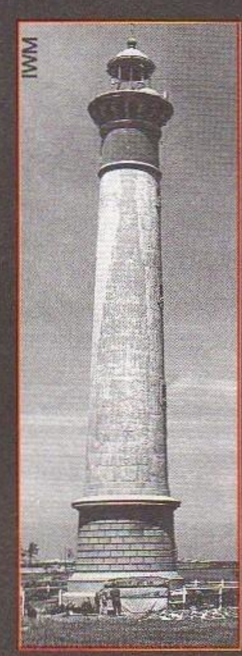
El 6 y 7 de junio de 1944, los Aliados desembarcaron 176 000 hombres y 20 111 vehículos en las playas de Normandía. La invasión fue apoyada por 84 buques de bombardeo y 27 lanchas de desembarco artilladas. Para coordinar el fuego naval, 42 equipos OA y 78 oficiales de enlace de bombardeo (OEB) hicieron la tarea. Siete equipos OA desembarcaron con los Comandos y seis con la 6.ª División Aerotransportada, lanzada en el flanco oriental.

Esta inmensa flota zarpó de los puertos del sur de Inglaterra el 5 de junio. Al amanecer del día 6, la RAF bombardeó las posiciones defensivas enemigas, un espectáculo terrorífico. Mientras los aviones partían, los cruceros de la Armada Real y la Armada norteamericana entraban en acción, disparando contra blancos prefijados por observación directa y por avistamiento aéreo. La tranquila y pacífica costa entró de repente en erupción de un modo espectacular bajo el poder de las inmensas cantidades de explosivo que eran dirigidas contra ella. Parecía haber poca reacción en la costa, como si el enemigo fuese ajeno a las enormes fuerzas que iban a desembarcar.



Derecha: El capitán F. Vere Hodge dirige el fuego naval sobre una batería alemana de cañones de 105 mm en Franceville, desde el elevado punto de observación del faro de Ouistreham (extremo derecho). Inferior, izquierda: El capitán Geoff Burgess (sentado sobre un semioruga) da instrucciones a un equipo de observación en Colleville-sur-Orne, el primer día de la invasión de Normandía. Inferior: Civiles franceses posan junto a los hombres de las Unidades de Bombardeo en Colleville. Se distinguen las alas de paracaidista que llevan algunos de ellos.





La corrección visual pronto se hizo difícil a causa del humo de los edificios incendiados. Las altas y graciosas torres de las iglesias se erguían aparentemente indemnes en medio del fuego y el humo. Mientras las lanchas de desembarco llegaban a tierra, el tiro naval se alargó tierra adentro. Las lanchas lanzacohetes disparaban sobre las posiciones enemigas hasta que se desembarcó a los carros de combate y éstos entraron en acción. Las piezas de artillería enemiga devolvieron el fuego a los buques que les bombardeaban, pero quedaron fuera de acción cuando replicaron las piezas navales. Aunque la *Luftwaffe* no apareció en fuerza, los equipos de las playas no tuvieron tanta suerte.

En la playa "Omaha", en el sector norteamericano, baterías de artillería móviles y morteros alemanes, salvados del bombardeo preliminar, inmovilizaron a las tropas de asalto en la orilla. La primera oleada fracasó. Mientras los Ranger escalaban los acantilados de Pointe du Hoc para destruir una batería artillera enemiga, el Grupo de Control de Tiro en Tierra (SFCP) dirigió un preciso fuego naval, manteniendo el bombardeo durante 24 horas. El almirante norteamericano estimulaba a los artilleros a bordo de sus buques de bombardero con observaciones *off the record* que mantenían una feroz competición entre ellos sobre velocidad de respuesta y precisión del fuego.

Un equipo OA desembarcó con la 1.ª Brigada del Servicio Especial en la playa "Sword" a las H + 75 horas. La rampa izquierda de su lancha de desembarco voló por los aires bajo un intenso fuego. Los hombres vieron la casa de referencia que les correspondía en la playa y se lanzaron hacia ella. Su misión era eliminar una batería de artillería alemana. Deteniéndose sólo para controlar sus pertrechos, cruzaron las alambradas de las defensas hacia un pantano situado al oeste de Ouistreham. Este obstáculo natural estaba minado y sometido al fuego de los morteros y la artillería enemiga pero, aun así, los hombres "eliminaron" la batería a pesar de su deficiente posición de observación.

Tras asaltar una casa ocupada y casi bombardear al 6.º Comando en un intento de alcanzar las posiciones enemigas en el bosque de Breville, a unos 300 m, se instalaron en una granja, desde donde siguieron dirigiendo el fuego. Al día siguiente del Día D, junto a dos secciones del 6.º Comando, atacaron el bosque de Breville y quitaron los cierres y los visores de una batería de artillería de cañones de campaña de 100 mm.

Otros OA que desembarcaron en "Sword" no fueron tan afortunados y estos equipos perdieron oficiales, ayudantes de OP y radiotelegrafistas. El capitán Geoff Burgess, el OA de la brigada, desembarcó justo al oeste de Ouistreham a las H 1/2 60 horas para descubrir que "todavía disparaban desde las casas que teníamos que limpiar".

A la mañana siguiente, el capitán Burgess ocupó la habitación superior de una casa situada cerca de Blainville y que dominaba un amplio sector del territorio enemigo. El 2.º Batallón del Regimiento Warwickshire iba a atacar el bosque de Lébisey con fuego de apoyo del HMS *Warspite*. Burgess iba a ser el OP "ancla" y el capitán J. Lee se adelantó con los Warwicks para controlar el fuego. Desgraciadamente, el ataque no empezó inmediatamente después de que el fuego de artillería y naval terminase y los Warwicks asaltaron prácticamente sin apoyo, sufriendo fuertes bajas (sólo volvieron 80 hombres de todo el batallón). El capitán Lee y su equipo murieron.

"Utilizamos granadas de fósforo para atacar e incendiar el edificio hasta los cimientos"

Mientras tanto, el enemigo había localizado el OP de Burguess y estaba enfrascado intentando alcanzar con morteros y ametralladoras al equipo. Tras un ataque de la aviación, la propietaria de la casa (una mujer cuyo marido era prisionero de guerra desde 1940) se puso histérica y se enfrentó a él. Burguess la calmó lo mejor que pudo diciendo que el OP se estaba "volviendo muy achacoso". Al amanecer, el equipo se trasladó a la aldea de Bieville, encontrándola bajo el fuego y en llamas, con "demasiados francotiradores para poder limpiarla". Burguess informó: "A las 11,45 horas una ametralladora enemiga abrió fuego desde un granero. Mediante granadas de fósforo tuvimos que atacar e incendiar el edificio hasta los cimientos. Los alemanes no se rindieron. A las 2 de la madrugada nos parapetamos para pasar la noche". El capitán Burguess siguió bombardeando el bosque de Lébisey y los alemanes, desmoralizados por el fuego, empezaron a desertar. Se informó que el bosque parecía una "carnicería".

En los límites de los sectores británico y norteame-

FUEGO NAVAL DE APOYO

Como regla general en los combates de infantería, los atacantes deben superar numéricamente a los defensores en una relación de, al menos, tres a uno, y debe de haber un preciso apoyo artillero si el ataque pretende tener éxito.
En el caso de un asalto anfibio, cuando los atacantes están en una desventaja mucho mayor mientras combaten bajo el fuego de los buques contra la costa, esta relación debe ser mucho mayor. Los atacantes necesitan una ventaja de, al menos, siete a uno, y es vital que las tropas de asalto dispongan de fuego de cobertura antes de que puedan desembarcar y emplazar sus armas pesadas. En la Segunda Guerra Mundial, las Unidades de Bombardeo británicas combinaron las mejores ventajas del Ejército y la Armada al asegurar que la potencia de fuego naval fuese correctamente canalizada hacia la batalla en tierra. A bordo de los buques, los oficiales de enlace de batería (OEB) tenían que ganarse la confianza del estado mayor naval, explicando el avance de las operaciones en tierra y dejando claro el gran riesgo que suponía adentrarse en tierra bajo el bombardeo.
Remontándonos a los hechos de 1944, el jefe de Operaciones Combinadas, el general R.E. Laycock, escribió lo siguiente: "Sin el enorme y terrible efecto de los cañones de la Armada Real sobre un decidido enemigo en tierra, la resistencia de éste en las primeras etapas de nuestro desembarco no hubiera podido ser superada en la que fue la fase más crítica de estas históricas operaciones". No sería una exageración afirmar que, sin el fuego de apoyo de los buques aliados, el desembarco del Día D y la invasión de Europa no hubiesen podido producirse.


IWM
IWM
IWM

El abrupto terreno montañoso de Normandía, plagado de setos que ocultaban posiciones defensivas alemanas, exigía a menudo observaciones desde el aire a fin de asegurar la precisión del tiro naval. Izquierda: El capitán H. Orr sube a bordo de un avión de observación Auster IV. El capitán Orr era miembro del 652.º Escuadrón de Observación Aérea, una unidad de oficiales de la Artillería Real entrenados para pilotar el Auster a velocidades muy bajas cerca de las líneas enemigas, radiando al mismo tiempo coordenadas de tiro a los oficiales que controlaban los cañones navales o las baterías de artillería de campaña. Extremo izquierdo: El capitán F.E. Shaw da novedades de sus observaciones al oficial de información de su escuadrón. Abajo, izquierda: Las correciones de tiro del piloto son transmitidas por radio al HMS *Exeter*. Abajo, derecha: La invasión de Normandía dejó un rastro de destrucción al que contribuyeron los proyectiles navales.

ricano, el capitán A.Todd, el OA de la 1.ª División de Infantería norteamerica, iba a coordinar el fuego naval. Su trabajo consistía en asegurar que los buques de bombardeo británicos no pusieran en peligro las tropas norteamericanas, y también contactar con blancos del sector británico que no eran visibles a los OA británicos. Una fuerte resistencia en la playa retrasó su desembarco 12 horas.

El desembarco del Día D sería también una operación muy costosa para los oficiales de la Unidad de Bombardeo que acompañaban a la 6.ª División Aerotransportada cuando ésta saltó en paracaídas al interior de la playa "Sword". A bordo de sus aviones justo antes de la medianoche del 5 de junio (D-1), la tarea de los paracaidistas y soldados aerotransportados era capturar puentes sobre el río Orne y el canal de Caen, eliminar una batería de defensa costera en Sallenelles, volar los puentes de Troarn y mantenerse en Varaville hasta que se les uniese la 1.ª Brigada del Servicio Especial.

Muchos de los hombres de la Unidad de Bombardeo fueron lanzados incorrectamente, saltando en la oscuridad a kilómetros de la zona correcta. El cabo de bombardeo Clegg y el radiotelegrafista primero Cutler, tras sobrevivir al accidente de su Stirling cuando su motor de babor falló en el despegue, llegaron más tarde sobre la costa francesa y saltaron varios kilómetros al sur de su destino, en Troarn. Al encontrarse tras las líneas enemigas, atacaron una posición alemana en un matorral, recibieron fuego de morteros y tomaron dos prisioneros. Cutler murió en un contrataque alemán y Clegg, se vio atrapado en una zanja en medio de un emplazamiento de morteros enemigo.

Tras escapar de este trance, al mediodía del D + 4 llegó junto a unos paracaidistas británicos que habían pasado la noche intentando capturar una casa solariega ocupada por el enemigo. No tenían apoyo artillero, por lo que él dirigió el fuego de sus piezas y les facilitó la captura del edifico. Poco después, hizo contacto con su unidad y reanudó su trabajo regular hasta que, tristemente, también murió.

El capitán J.K. Thompson –veterano de los desembarcos de Salerno– había saltado en paracaídas cerca de Caen y fue emboscado en un pequeño matorral. Su ayudante de observación, el sargento Cumper, y un radiotelegrafista fueron capturados. Después, tras llegar junto al 6.º Comando, tomó parte en el ataque contra una casa defendida, donde se capturó a 80 soviéticos que servían en la Wehrmacht.


IWM

Uno de los blancos del fuego naval fue un grupo de ocho carros de combate, que fueron inutilizados a cañonazos. Cerca de Toutreville y con órdenes de contactar con un objetivo particular, el único camino hasta una posición de observación decente era a través de un bosque repleto de tiradores enemigos. El equipo OA pasó a través de éste a bordo de un jeep, con un hombre sentado en el capó y ametrallando los árboles por delante de ellos con una Bren. El día D + 2 rechazaron un contrataque enemigo sobre la 3.ª Brigada Paracaidista gracias al fuego del HMS *Sirius*.

El bombardero Luggar y el telegrafista Peters, que también cayeron en el lugar erróneo, estuvieron solos durante nueve semanas tras las líneas alemanas. Tras unirse a otros dos hombres de su grupo de paracaidistas y a un piloto de la RAF, se reunieron con las fuerzas británicas después de 11 semanas, a tiempo para el avance sobre el Sena.

Las comunicaciones desde tierra a los buques de bombardeo no siempre eran por radio. El D 1/2 4, una paloma mensajera se posó en la cubierta del destructor canadiense HMCS *Sioux*. El mensaje contenía información de la resistencia francesa acerca de polvorines y movimientos de carros alemanes. Como las fuerzas aliadas avanzaban ya tierra adentro, se envió una Unidad de Control de Bombardeo móvil en calidad de estación retransmisora de radio que debía ampliar el alcance de las comunicaciones de los OA a los buques. Este vital equipo era conocido como la "Unida Móvil de Baños".

El 11 de junio, el HMS *Nelson* consiguió alcanzar con éxito unas concentraciones de tropas en la aldea de Hottot-les-Bagues. La distancia era de 30 000 m, pues la aldea estaba a más de 23 km tierra adentro.

Las baterías enemigas eran localizadas mediante detectores acústicos y, proyectores

Los equipos OA combatían en un terreno a menudo muy boscoso que dificultaba enormemente la observación desde tierra, y a veces hasta la imposibilitaba. El faro de la desembocadura del Orne y los campanarios de las iglesias de Ouistreham y Ranville fueron utilizados como puestos de observación. Las baterías enemigas fueron localizadas mediante detectores acústicos y, de noche, con proyectores.

La chimenea de la fábrica de ladrillos de Le Mesnil, de unos 30 m de altura, era el único punto ventajoso, por lo que recibió gran cantidad de fuego de mortero, artillería y francotiradores alemanes. Estuvo en uso constante; el OA subió por las escaleras de acero del exterior, cuidando de no exponer demasiado la cabeza una vez arriba. El observador gritaba sus correcciones de tiro a su OPA, dentro de la chimenea, quien enviaba los mensajes a su radiotelegrafista, situado en el ladrillal.

La observación aérea también tuvo éxito. El OEB del HMS *Roberts*, el capitán S.W.T. Musto, quedó impresionado: "Las comunicaciones eran excelentes, el procedimiento, correcto, y los pilotos, muy hábiles; en muchas ocasiones actuaron bajo un intenso fuego antiaéreo y permanecieron en el aire hasta quedar peligrosamente escasos de combustible."

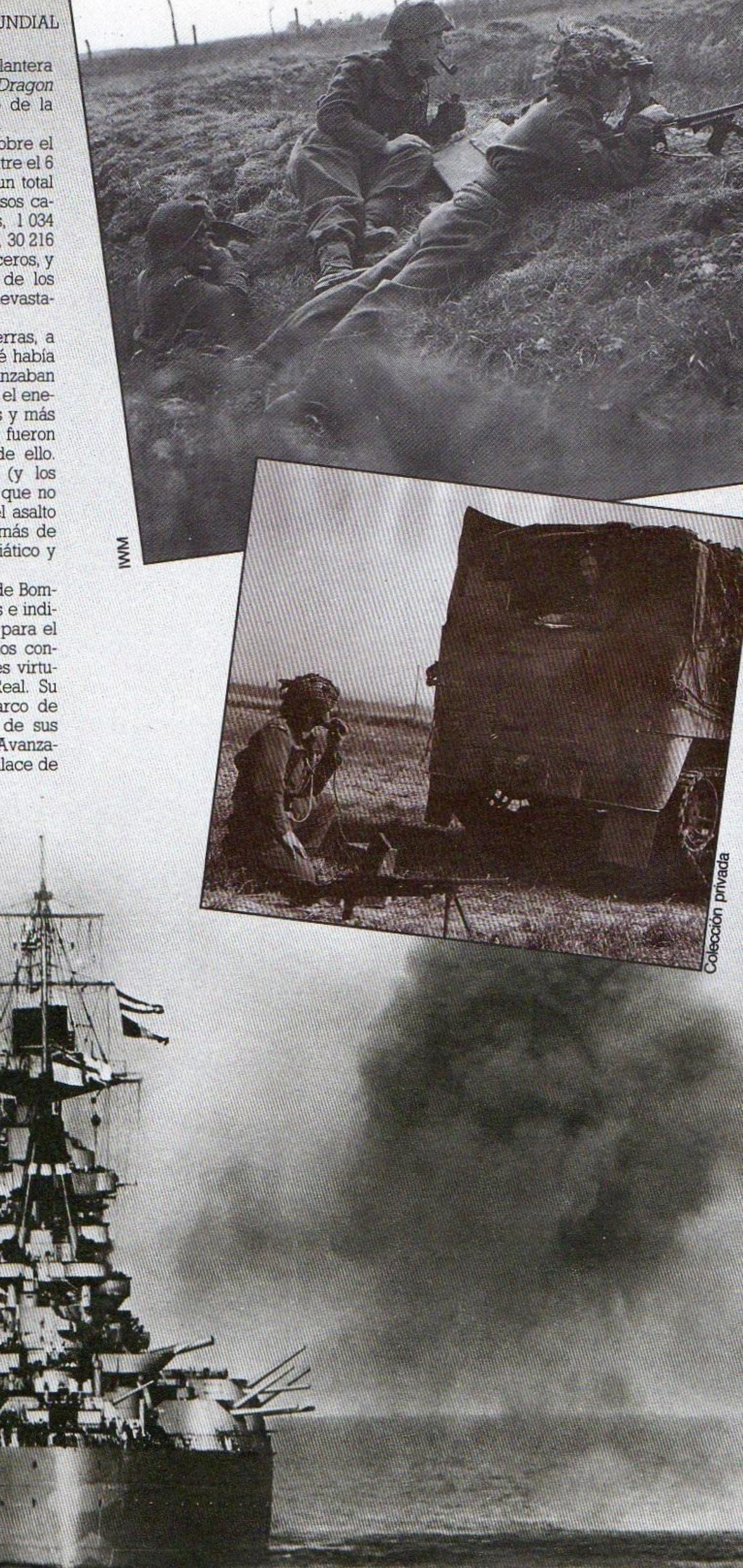
A veces, el entusiasmo de los observadores vulneraba las convenciones.. El crucero polaco *Dragon* pasó de disparar sobre una batería de artillería a una columna de carros que se desplazaban de Caen a Lébisey. Después de la tercera andanada, el piloto informó: "Tan cerca del carro de combate no convie-

ne". Después: "Impacto directo en la parte delantera de un carro". Finalmente, después de que el *Dragon* hubo dañado varios carros y echado a uno de la carretera: "¡Bravo, le habeis dado en la torre!".

Un enorme volumen de fuego naval cayó sobre el enemigo durante la invasión de Normandía. Entre el 6 de junio y el 12 de setiembre se dispararon un total de 58 621 proyectiles: 3 371 desde los poderosos cañones de 381 y 406 mm de los acorazados, 1 034 desde el armamento secundario de 152,4 mm, 30 216 desde los cañones de 190 y 113 mm de los cruceros, y 24 000 desde las piezas de 119 y 101 mm de los destructores. El fuego era seguro, preciso y devastadoramente eficaz.

En tierra, los OA libraron sus propias guerras, a menudo teniendo que decidir por sí solos qué había que hacer y el mejor modo de hacerlo. Avanzaban silenciosamente hasta establecer contacto con el enemigo, a menudo al límite de sus posibilidades y más allá de la primera línea de combate. Muchos fueron capturados o muertos como consecuencia de ello. Despues de Normandía los supervivientes (y los miembros de otras Unidades de Bombardeo que no participaron en el Día D) tomaron parte en el asalto de Walcheren, el desembarco de Elba, además de las operaciones en el sur de Francia, el Adriático y Grecia, y la guerra contra los japoneses.

Los marineros y soldados de las Unidades de Bombardeo eran duros, decididos, independientes e individualistas, pero, por encima de todo, vivían para el lema de las Operaciones Combinadas "Unidos conquistaremos", y fueron la suma de las mejores virtudes de la *Royal Navy* y de la Artillería Real. Su trabajo fue vital para el éxito del desembarco de Normandía, del mismo modo que la labor de sus sucesores de la 148.ª Batería de Observación Avanzada de la Artillería Real fue vital para el desenlace de la operación *"Corporate"*, 38 años después.



IWM

Colección privada

IWM

Superior, derecha: En un terreno llano como éste, la observación avanzada era particularmente peligrosa. Al operar cerca del enemigo, el observador se veía obligado a asomar la cabeza por encima de su protección para ver caer los proyectiles. Aquí, el capitán Burgess (con la pipa) observa junto al sargento Len Sherry, en guardia con un subfusil Thompson, y el radiotelegrafista Winch. Arriba, derecha: La fluidez de la batalla exigía a menudo un cuartel general avanzado de observación; aquí se ve un semioruga especialmente convertido en vehículo de transmisiones. Abajo: La enorme potencia de fuego del HMS *Rodney* en acción contra los objetivos indicados por los observadores avanzados.

TIGRES

EN VIETNAM



DIVISIÓN CAPITAL

La primera expresión directa de la voluntad de la República de Corea de participar firmemente en la guerra terrestre en Vietnam del Sur fue el envío de la División Capital Tigre a Qui Nhon en setiembre de 1965. En abril de 1966, toda la unidad estaba en acción en las regiones costeras y las tierras altas del centro de Vietnam del Sur.

Con sus efectivos al completo, la División Tigre era una unidad de combate bien equilibrada. Su núcleo se componía de dos elementos de infantería: el 1.° y el 26.° Regimientos. Ambos estaban respaldados por el Regimiento de Caballería. Para el fuego de apoyo, la división podía disponer del 10.°, el 60.° y el 61.° Batallones de Artillería de Campaña, equipados con obuses de 105 mm, y el 628.° Batallón de Artillería de Campaña, una unidad que empleaba obuses de 155 mm. Una compañía de reconocimiento completaba el orden de batalla de la división.

La División Tigre formaba parte de las fuerzas norteamericanas, aunque de modo independiente. La división tenía su propia cadena de mando y sus prioridades locales distintivas, pero, al mando de un joven y capacitado comandante, el general Lew Ryong Hion, solía desempeñar un papel central en las operaciones conjuntas. Una de las más famosas y fructíferas misiones de la división fue una acción contra la montaña de Phu Cat, en setiembre de 1966. En conjunción con fuerzas norteamericanas, la división conquistó unas posiciones capturando unas 600 armas e infligiendo numerosas bajas al enemigo.

Arriba: La insignia de hombro de los miembros de la División Capital Tigre sudcoreana.

Desplegada por primera vez en Vietnam en 1965, la División Tigre sudcoreana se reveló capaz de infligir fuertes reveses al Ejército norvietnamita.

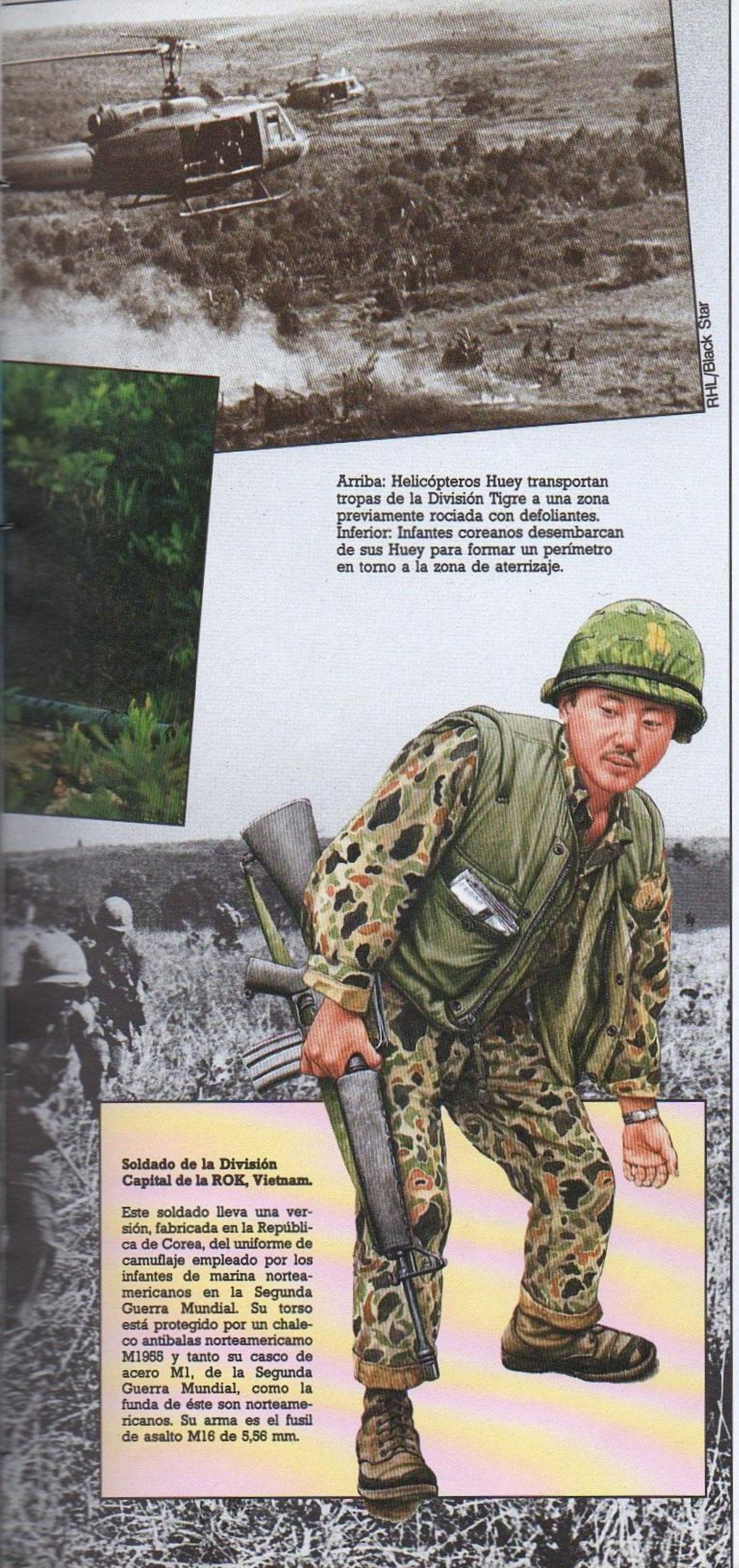
Algunos de los altos comandantes norteamericanos en Vietnam declararon que la unidad era difícil de tratar; otros dijeron que tenía unas tácticas muy limitadas y que necesitaba una aproximación a la guerra más sotisficada. El Vietcong (VC) y los norvietnamitas la consideraban una brutal herramienta del régimen de Saigón. En efecto, la División Capital "Tigre" de la República de Corea (ROK) era controvertida. Pero para un grupo de observadores, aquellos que combatieron junto a esta peculiar organización, no cabía ambigüedad alguna. Simplemente pensaban que era una buena unidad.

Había un motivo para esta diferencia de opiniones. Los generales norteamericanos del Mando de Ayuda Militar a Vietnam (MACV) descubrieron que los coreanos no siempre estaban de acuerdo con las propuestas de empleo de la División Tigre. Ésta solía tener su agenda y área de trabajo propias. Los desacuerdos giraban en torno a si la división podía ser trasladada con rapidez para acciones determinadas

Página anterior: Los hombres de la División Tigre sudcoreana consiguieron gran renombre por su frialdad y profesionalidad en el combate. Derecha: De vigilancia con una ametralladora Browning M1919A6 de 7,62 mm.

Tim Page

RHL/Black Star



Arriba: Helicópteros Huey transportan tropas de la División Tigre a una zona previamente rociada con defoliantes. Inferior: Infantes coreanos desembarcan de sus Huey para formar un perímetro en torno a la zona de aterrizaje.

Soldado de la División Capital de la ROK, Vietnam.

Este soldado lleva una versión, fabricada en la República de Corea, del uniforme de camuflaje empleado por los infantes de marina norteamericanos en la Segunda Guerra Mundial. Su torso está protegido por un chaleco antibalas norteamericamo M1955 y tanto su casco de acero M1, de la Segunda Guerra Mundial, como la funda de éste son norteamericanos. Su arma es el fusil de asalto M16 de 5,56 mm.

lejos de su área normal de operaciones, en la provincia de Binh Dinh.

Al general Westmoreland, comandante del MACV en Saigón, le había asegurado el presidente sudcoreano Park que las tropas de la ROK estarían bajo su mando. Desgraciadamente, una corrosiva disputa en Seul había impuesto una pesada carga a los comandantes coreanos en Vietnam. Corea no debía ser considerada como un "vasallo" de Estados Unidos, sino como un socio igualitario. El primer comandante coreano, el general Chae, llegó a un acuerdo para salvar la cara: le dijo a Westmoreland que cursase sus órdenes como "peticiones". Durante los más de seis años de servicio de la División Tigre en Vietnam, el comandante de la misma no rechazó ni una sola de las "peticiones" del general norteamericano. Hubo claras diferencias de opinión. Pero los generales coreanos respetaron escrupulosamente el principio de la unidad de mando.

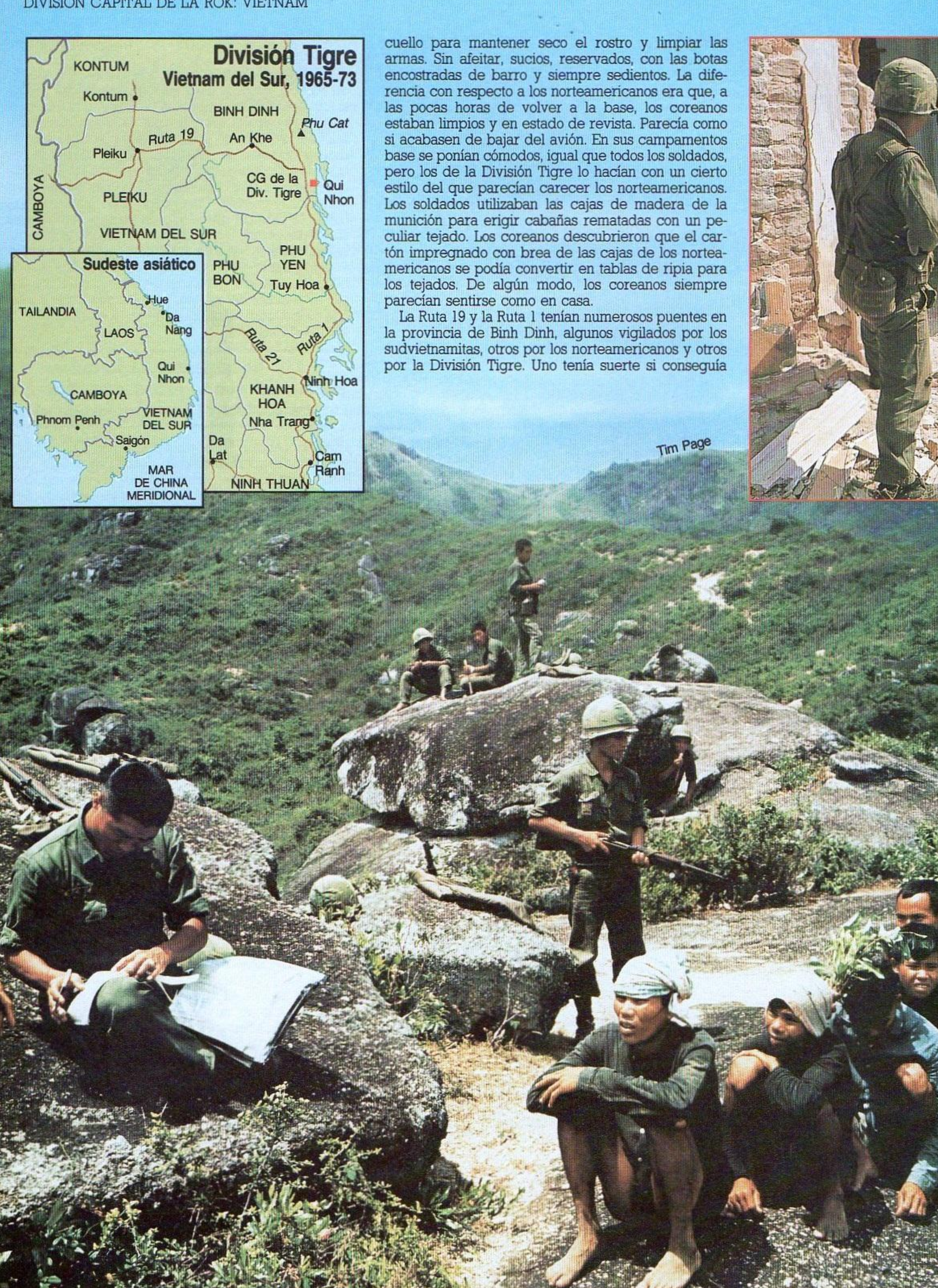
Los documentos capturados señalaban que la estrategia de Hanoi era dividir el país por la mitad

Hubo numerosos factores que influyeron en la decisión de Westmoreland sobre dónde emplear la División Tigre, pero el principal fue el enemigo. Los norvietnamitas lanzaban tantas divisiones y regimientos como podían contra las regiones centrales de Vietnam del Sur. Los documentos capturados señalaban claramente que la estrategia de Hanoi era dividir el país por la mitad. El aliado meridional de Vietnam del Norte, el Vietcong (VC), tenía la misión de asegurar la mayor parte posible de la región habitada del centro de Vietnam del Sur. Durante 1965, el VC casi consiguió conquistar la densamente poblada provincia costera de Binh Dinh, el término oriental de la desgraciadamente famosa Ruta 19. Westmoreland sabía que los coreanos no gozaban de la movilidad de las unidades aerotransportadas norteamericanas y no quería enviar fuerzas de combate de un aliado asiático de Estados Unidos a la frontera de otro estado asiático. Sospechaba atinadamente que 1966 sería el año de las grandes batallas en los altiplanos del centro de Vietnam del Sur y necesitaba un lugar seguro en la zona para construir una base logística. Tras consultar con los líderes sudvietnamitas, tomó su decisión.

Las primeras misiones de la División Tigre fueron asegurar la creciente base logística del puerto de Qui Nhon, ayudar al gobierno vietnamita en la pacificación de Binh Dinh y después realizar operaciones contra los elementos de combate norvietnamitas situados al oeste. Con un puerto seguro, las unidades norteamericanas podían estar más cerca de la frontera camboyana. Pero al principio no hubo tiempo para asegurar la base. Todo hubo de hacerse simultáneamente. La última de las unidades de la división llegó a Vietnam del Sur en noviembre de 1965, mientras las otras ya llevaban varias semanas en combate.

Unos meses después, el general Rod Paschall estaba en Vietnam con el 27.º Regimiento de Infantería (Los Mastines), y empezó a oír historias sobre los coreanos. Paschall estaba muy interesado en saber de ellos porque, al igual que la División Tigre, el 27.º Regimiento había sido desplegado en una provincia densamente poblada y controlada por el VC, Hau Nghia, al noroeste de Saigón. Había tres elementos a destacar de esa división: la calidad de sus soldados, la minuciosidad de sus operaciones y el terrible efecto que tenía sobre el enemigo.

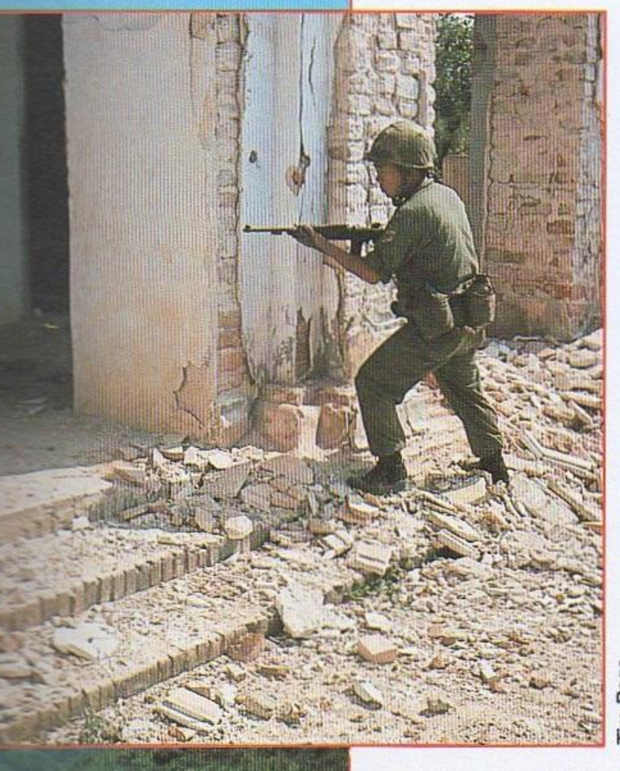
En la jungla, los coreanos tenían el mismo aspecto que Los Mastines. Una pequeña toalla alrededor del



Tim Page

cuello para mantener seco el rostro y limpiar las armas. Sin afeitar, sucios, reservados, con las botas encostradas de barro y siempre sedientos. La diferencia con respecto a los norteamericanos era que, a las pocas horas de volver a la base, los coreanos estaban limpios y en estado de revista. Parecía como si acabasen de bajar del avión. En sus campamentos base se ponían cómodos, igual que todos los soldados, pero los de la División Tigre lo hacían con un cierto estilo del que parecían carecer los norteamericanos. Los soldados utilizaban las cajas de madera de la munición para erigir cabañas rematadas con un peculiar tejado. Los coreanos descubrieron que el cartón impregnado con brea de las cajas de los norteamericanos se podía convertir en tablas de ripia para los tejados. De algún modo, los coreanos siempre parecían sentirse como en casa.

La Ruta 19 y la Ruta 1 tenían numerosos puentes en la provincia de Binh Dinh, algunos vigilados por los sudvietnamitas, otros por los norteamericanos y otros por la División Tigre. Uno tenía suerte si conseguía



Tim Page

Izquierda: Dos miembros de la División Tigre sudcoreana, armados con carabinas M1, se acercan cautelosamente a la puerta de una iglesia que pudiera alojar guerrilleros de Vietcong en Bong Son, una localidad situada al norte de Qui Nhon, en la provincia de Binh Dinh. Abajo: Un obús de 105 mm de la División Tigre proporciona apoyo a un asalto de infantería cerca de Ninh Binh. Abajo, izquierda: Unos prisioneros del Vietcong son mantenidos bajo estrecha vigilancia durante las operaciones de limpieza de la División Tigre sudcoreana al norte de Bong Son.

ver a los vigías vietnamitas, los norteamericanos realizaban la tarea casi fortuitamente, pero los coreanos siempre cumplían lo que se les ordenaba casi con fervor. Sus ametralladoras estaban perfectamente protegidas, la vegetación aclarada y los vigías correctamente uniformados, armados y alerta. Junto a ellos se notaba una sensación de seguridad muy justificada. Un coronel norteamericano lo expresó de este modo: "El soldado coreano es lo más cercano a la perfección que he conocido... Es casi intachable".

La División Tigre destacó por dos tipos de operaciones: la exploración de poblados en busca de unidades del VC y el acordonamiento de elementos de la fuerza principal a nivel de batallón. La exploración de poblados se asemejaba a una operación norteamericana. Una aldea que albergase un contigente del VC era rápidamente "sellada" y todos los habitantes trasladados a una zona cercana donde tenían lugar el interrogatorio y la asistencia médica. En algunas ocasiones, se representaban funciones de teatro. Mientras tanto, se realizaba la exploración de la aldea. La diferencia consistía en que las operaciones coreanas eran planeadas con más detalle, duraban más y la búsqueda era más minuciosa. Los norteamericanos solían dedicar a ello de cuatro a seis horas; las unidades de la División Tigre tardaban hasta tres días. Una exploración norteamericana incluía una sola batida de la aldea, pero los coreanos acostumbraban a realizar una primera exploración y después hacían que otra unidad totalmente nueva repitise el proceso desde el principio. En algunos casos retiraban sus unidades de la aldea llevándose algunos habitantes inocentes y dejando libres a algunos de los padres de familia pertenecientes al VC. Esta treta provocaba discusiones familiares y la subsiguiente rendición de los miembros del VC. La División Tigre era más lenta pero mucho más eficaz que los norteamericanos en este tipo de tareas.

En una operación de acordonamiento frente a una unidad norvietnamita o del VC, la táctica de la División Tigre se diferenciaba poco de la de los norteamericanos. En ambos casos las fuerzas se amalgamaban a nivel de sección lo más rápidamente posible para impedir la huida de personal enemigo. Normalmente, se aguantaba el cerco durante la noche y después se reforzaba durante el día, utilizando artillería para mantener al enemigo a la defensiva. La diferencia entre ambos estaba en la búsqueda final. Los coreanos simplemente eran más laboriosos que los norteamericanos; la prueba estaba en el número de armas capturadas. Siempre superaba a la de los estadounidenses. La división no llevó a cabo tantas operaciones a gran escala ni tampoco estuvo en contacto con tantos elementos enemigos como los norteamericanos, aunque sí es verdad que cuando lo hicieron causaron un profundo impacto entre las unidades enemigas.



Tim Page

Los carristas norteamericanos dispararon proyectiles rompedores y los coreanos empezaron a detonar sus minas claymore

En el verano de 1967, las unidades de fuerza principal enemigas se retiraron en gran parte de Vietnam del Sur hacia la seguridad de Laos y Camboya, de donde sólo volverían para operaciones breves y específicas. El enemigo no evitaba combatir con unidades norteamericanas, pero todos los indicios sugieren que veía con reparos la posibilidad de trabar contacto con la División Tigre.

Quizá un incidente ocurrido durante ese período de la guerra explicaría la actitud del enemigo hacia los coreanos. Tras muchas discusiones, se les persuadió para que ayudasen a la 4.ª División norteamericana en la frontera camboyana, lejos de su zona de operaciones costera usual. La idea era establecer bases para patrullas a nivel de compañía reforzadas y bien repartidas con la esperanza de encontrar elementos enemigos o atraer al famoso 101.º Regimiento del Ejército de Vietnam del Norte (EVN) fuera de Camboya. Una compañía de la División Tigre recibió tres carros de combate norteamericanos con sus tripulantes como apoyo, y esta pequeña fuerza marchó a su destino. El regimiento norvietnamita mordió el anzuelo y decidió poner a prueba a los coreanos.

Durante la noche, apoyado por una cortina simultánea de granadas de mortero, un batallón norvietnamita se lanzó de repente sobre la posición coreana. Los

COREA EN LA GUERRA DE VIETNAM

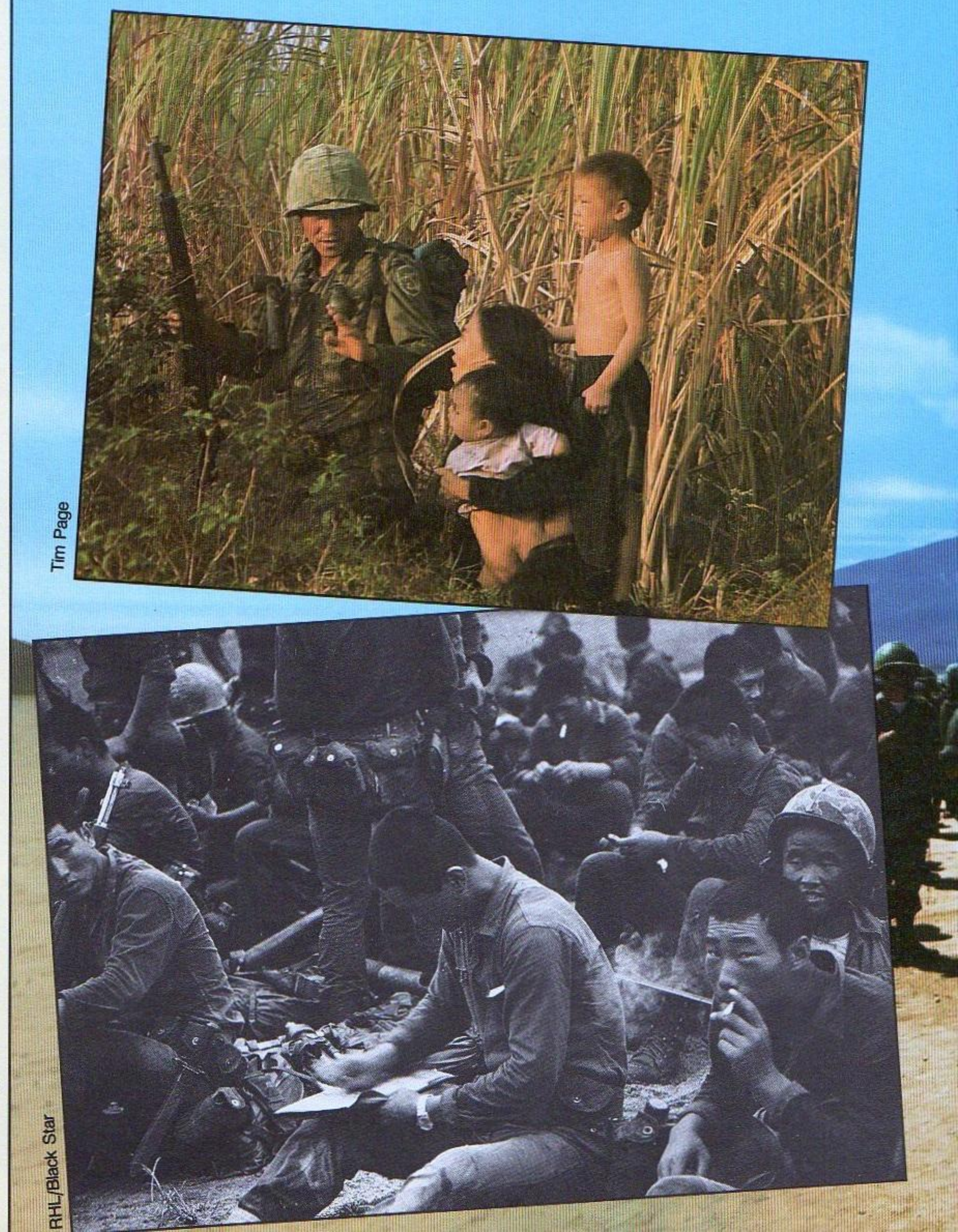
En los primeros meses de 1954, el líder de la República de Corea, Syngman Rhee, ofreció enviar una fuerza del Ejército coreano para ayudar en la guerra contra los norvietnamitas. El ofrecimiento fue rechazado, pero 10 años después, seis oficiales coreanos y cinco norteamericanos marcharon a Vietnam del Sur. A partir de esta pequeña participación inicial, los sudcoreanos ampliaron gradualmente su función en Vietnam del Sur.

Las fuerzas enviadas no eran al principio personal de combate, sino hombres preparados para ganar el apoyo de la población local, pero en junio de 1965, el ministro coreano de Defensa Nacional accedió a enviar una fuerza de combate a nivel de división.

La primera unidad de combate de la República de Corea (ROK) enviada a Vietnam del Sur fue la División Capital, conocida como la División Tigre a causa de su insignia. La división estaba basada en Qui Nhon y pronto adquirió reputación por su dureza en el combate. En junio de 1966, la División Capital operó en la carretera costera de Vietnam del Sur, la Autopista 1. Otras unidades coreanas enviadas a Vietnam del Sur eran la 2.ª Brigada Dragón Azul del Cuerpo de Infantería de Marina sudcoreano, basada en Hui An desde octubre de 1965, y la 9.° División Caballo Blanco, que empezó a llegar en setiembre y operó desde la base de Ninh Hoa, cerca de Cam Ranh Bay. Los coreanos tenían la responsabilidad de la zona costera central de Vietnam, que iba de Phan Rang, en la provincia de Ninh Thuan, hasta el norte de Qui Nhon, en la provincia de Binh Dinh. Aunque su tarea principal consistió en asegurar los puertos y bases logísticas de la región, las unidades también fueron enviadas a mantener abiertas carreteras importantes y desmembrar las actividades enemigas. Los coreanos consiguieron rápidamente una temible reputación, no siempre favorable, pero sus aptitudes para el combate sí les granjearon la admiración de sus aliados.

atacantes se encontraron batidos por un fuego cruzado de ametralladoras emplazadas detrás de una barrera de alambradas cuidadosamente erigida. Los carros de combate norteamericanos dispararon proyectiles rompedores y los coreanos hicieron explosionar sus minas claymore. El batallón enemigo empezó a vacilar cuando los proyectiles de la artillería norteamericana empezaron a sumarse a las defensas. Los norvietnamitas se retiraron, restañaron sus heridas y efectuaron otro asalto de idéntico resultado. Otros dos ataques también fracasaron antes de que los norvietnamitas empezasen a retirar sus muertos y heridos. Cuando amaneció, el jefe de la compañía coreana contó cinco muertos entre sus soldados. No hubieron bajas entre los norteamericanos, pero las primeras luces revelaron 182 cuerpos de soldados enemigos que no habían sido retirados. El 101.° Regimiento del EVN volvió a Camboya sin uno de sus tres batallones y no volvió a enfrentarse con ninguna unidad de la División Tigre.

Una característica de la División Tigre era su siempre favorable proporción de bajas, esto es, la diferencia entre pérdidas enemigas y propias. En la operación "Tigre Volador", en enero de 1966, la división contó 192 enemigos muertos contra sólo 11 bajas propias. Durante la operación *"Hong Kil Dong"*, a mediados de 1967, la división exploró los poblados adyacentes de Binh Dinh, a la caza de las fuerzas enemigas más elusivas, los guerrilleros locales del VC. Durante la época de las elecciones en aquella provincia, los coreanos mataron a 638 VC y capturaron 457 armas, sufriendo sólo 27 muertos en combate. Justo antes de la ofensiva del Tet en 1968, la División Tigre llevó a cabo la operación *"Maeng Ho 9"*, una batalla cuerpo a cuerpo contra un batallón de fuerza princi-


Tim Page

RHL/Black Star

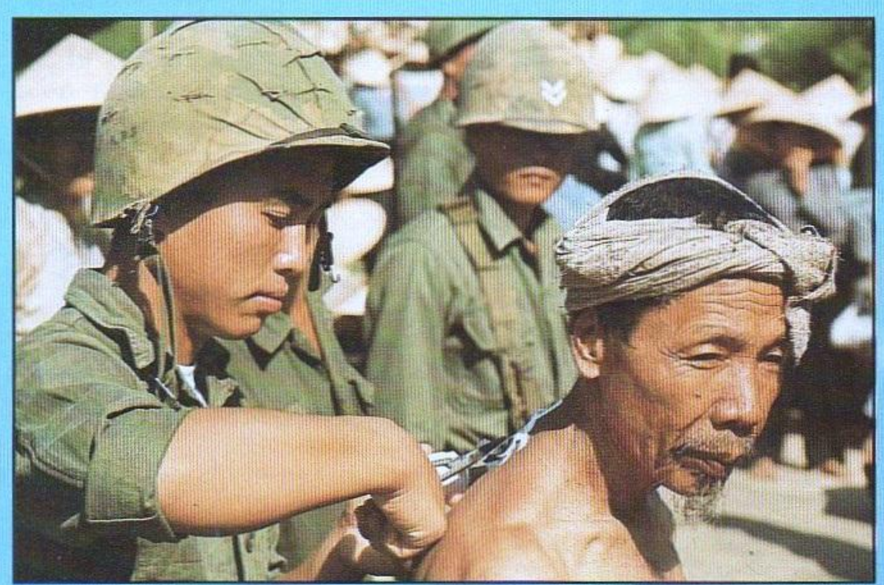
pal que había sido atrapado por los coreanos en el denso terreno boscoso de la montaña de Phu Cat. En una auténtica pesadilla que duró seis días, los coreanos dieron muerte a 278 soldados enemigos frente a sólo 11 pérdidas propias. En términos de fría estadística, la División Tigre era una máquina eficiente.

En comparación con otros grandes centros logísticos militares, la ciudad de Qui Nhon era bastante tranquila en 1968. Algunos infiltrados consiguieron entrar en ella y hubo algunos combates pero, en general, siguió siendo una zona relativamente libre de problemas. La razón es que las fructíferas operaciones de pacificación de la División Tigre habían hecho más efectivo el control del gobierno del Vietnam del Sur de lo que había sido los seis años anteriores. Por ello, las autoridades vietnamitas pudieron ejecutar un plan con el que antes no se habían atrevido. Dos días antes de la ofensiva del Tet, el 31 de enero de 1968, la policía sudvietnamita entró en una casa y arrestó a 11 personas. Los detenidos eran agentes cuya misión era transmitir un mensaje de victoria tras haber capturado la emisora de radio pública de Binh Dinh. Sus cintas magnetofónicas fueron capturadas, la policía las escuchó y se adoptaron las medidas de precaución pertinentes.

Tras la ofensiva del Tet, el carácter de la guerra de Vietnam cambió drásticamente. En la primera mitad de 1968, el enemigo había sido fácil de localizar y sus fuerzas podían ser sistemáticamente destruidas. Pero finalmente Hanoi cambió de estrategia y sus unidades reanudaron su anterior método de operaciones desde áreas seguras de Laos y Camboya, montando incursiones en Vietnam del Sur sólo cuando las condiciones eran altamente favorables. Cuando Estados Unidos empezó a retirarse de la guerra, Hanoi ya no necesitaba tanto la victoria en el campo de batalla; los combates abiertos sólo sirvieron para reforzar posiciones negociadoras. La competencia profesional de la División Tigre, los norteamericanos y otros aliados de la República del Vietnam del Sur sirvieron de poco para el resultado final de la guerra.

A medianos de 1969, la División Tigre había matado a 12 365 soldados enemigos y capturado unos 3 000 más y alrededor de 6 500 armas. Aunque siguió combatiendo junto a su unidad gemela, la 9.ª División "Caballo Blanco" de la ROK, la carga de la guerra pasó al Ejército sudvietnamita. Muchas unidades pidieron y recibieron instrucciones de retirada, pero no los coreanos, que permanecieron con los norteamericanos hasta el final.

La División Tigre no evacuó Vietnam hasta marzo de 1973. Los vietnamitas recordarán esta unidad como una organización militar de incuestionable profesionalidad y con una estupenda preparación para el combate. Muchos la recordarán también como la fuerza militar que llegó de otra cultura arrocera y que trajo nuevas técnicas agrícolas al país. La división coreana construyó unas 1 300 casas, 136 puentes, 25 templos y 260 aulas para los paisanos vietnamitas.



Abajo, izquierda: Un soldado sudcoreano intenta calmar a una aterrorizada mujer vietnamita atrapada con sus hijos en las operaciones contra el Vietcong. Abajo, izquierda: En medio de un revoltijo de equipos, infantes sudcoreanos esperan la orden de reanudar las operaciones. Abajo: Los hombres de la División Tigre también tenían el importante deber de conquistar los "corazones y mentes" de la población local, proporcionando ayudas tales como la asistencia médica. Inferior: Soldados sudcoreanos escuchan el discurso de despedida del general Westmoreland en Ninh Binh.

Tim Page

Tim P

ABRIR PASO

Superior, derecha: El mariscal de campo Montgomery con sir Alexander Stanier (a la izquerda). Inferior, derecha: Hombres del 47.° Comando (RM) desembarcan de sus LCI. Abajo: El emplazamiento artillero de Manvieux, los tripulantes de un Sherman de los Ranger de Sherwood (debajo) y el soldado de primera Knock del 1.° de Dorset (debajo, derecha).

El 231.° Grupo de Brigada Independiente (de Malta) desembarcó en la playa "Gold" el Día D con la misión de capturar o destruir elementos claves de las defensas alemanas.

El Día D, el 231.° Grupo de Brigada Independiente (de Malta) desembarcó como parte de la vasta fuerza de invasión aliada en las playas de Normandía, concretamente en el extremo derecho de la zona de asalto de la 50.ª División británica en la playa "Gold". Sus hombres tenían numerosas misiones importantes. Debían proteger el flanco derecho abierto del Segundo Ejército británico hasta que éste estableciese con-

IWM



tacto firme con el Primer Ejército norteamericano, que desembarcaría en la playa "Omaha", a 16 km. Arromanches, el lugar proyectado para el puerto Mulberry británico, tenía que ser capturado, al igual que Port-en-Bessin Huppain, que iba a servir como punto de arribada de combustible hasta que PLUTO (siglas inglesas del oleoducto submarino) pudiese suministrar desde Inglaterra. Finalmente, tendrían que silenciar la batería de Longues, que amenazaba toda la zona de la operaciones de Normandía. Las circunstancias adversas y la actividad enemiga retrasaron el trabajo de asegurar algunos de los objetivos hasta dos días después del desembarco, pero la brigada cumplió con sus obligaciones y siguió en la brecha a pesar de las bajas y dificultades.


IWM

A fin de revitalizar los batallones, la mitad de sus soldados fueron sustituidos por tropas de refresco

El éxito de la 231.ª Brigada se debió en gran parte a la experiencia, la preparación y el entrenamiento, y también a una buena planificación de las operaciones. La brigada había regresado a Gran Bretaña a comienzos de 1944, tras tomar parte en los asaltos anfibios de Sicilia e Italia, y sus tropas estaban curtidas pero cansadas. A fin de revigorizar a los batallones, la mitad de los soldados fueron sustituidos por personal de refresco. De este modo, la brigada combinaba entusiasmo con experiencia. El nuevo comandante de la unidad, sir Alexander Stanier, puso en marcha un programa de entrenamiento vigoroso y duro, en el que todos los ejercicios se realizaban con un espíritu lúdico para mantener el interés.

Se aumentó la confianza de las tropas al acostumbrarlas a cooperar con los "artilugios" (vehículos acorazados especiales de zapadores pertenecientes a la 79.ª División Acorazada) en East Anglia. Se envió a soldados y mandos a Inverary, en Escocia, para ejercicios con fuego real en la Escuela de Batalla Anfibia. A esto siguió un entrenamiento conjunto con artillería y apoyo acorazado. El proceso de adiestramiento culminó con una serie de grandes maniobras de ensayo, *"Smash I"* y *"Smash II"*, unos desembarcos en la costa meridional de Inglaterra, mientras que Fabius puso a prueba los servicios administrativos. En junio de 1944, las unidades de la brigada estaban coordinadas, en forma y seguras en su nueva función.

Entretanto, los estados mayores de la brigada y batallones habían estado planeando el asalto. La brigada era una de las cuatro de la 50.ª División. Ésta ordenó a la 231.ª Brigada desembarcar al este de Le Hamel, avanzar tierra adentro hasta Ryes, después girar hacia el oeste para capturar las elevaciones de terreno junto a Arromanches y seguir avanzando en la misma dirección hasta hacer contacto con los norteamericanos cerca de Port-en-Bessin. La unidad entonces tomaría posiciones para proteger el flanco derecho de la 16.ª Brigada, situada al este, y proporcionaría apoyo a la 69.ª Brigada, que iba a pasar a través de la 231.ª para capturar Bayeux. El plan de acción de la unidad se elaboró rápidamente; en gran

IWM




231.º GRUPO DE BRIGADA INDEPENDIENTE (MALTA)

Conocida en distintas ocasiones durante la Segunda Guerra Mundial como la Brigada de Infantería de Malta, la Brigada Meridional de Infantería, la 1.ª Brigada de Infantería (Malta), la 231.ª Brigada de Infantería y, finalmente, el 231.º Grupo de Brigada Independiente (Malta), esta formación siempre mantuvo sus lazos con la isla de Malta mediante su insignia (arriba), una cruz de Malta blanca sobre campo escarlata.

El núcleo de la formación durante todos sus cambios de identidad consistió en tres batallones regulares, el 2.º Batallón del Regimiento Devonshire, el 1.er Batallón del Regimiento Hampshire y el 1.er Batallón del Regimiento Dorsetshire. La Brigada de Infantería de Malta combatió durante el gran asedio de la isla que duró desde junio de 1940 hasta finales de 1942. El éxito de la campaña en el norte de África condujo al final del asedio y, en abril de 1943, la brigada se retiró a Egipto, donde se sometió a un adiestramiento especial y se convirtió en un grupo de brigada independiente.

Cuando el Octavo Ejército británico desembarcó en Sicilia en julio, el 231.º Grupo de Brigada participó de lleno en el avance a través de la isla hasta Messina. Desembarcó en las playas de Pizzo, en la Italia continental, y se abrió paso por la costa occidental hasta ser enviado a Gran Bretaña ese mismo año. La invasión de Normandía, el 6 de junio de 1944, constituyó el tercer asalto anfibio del grupo de brigada, que siguió combatiendo en el noroeste de Europa hasta finales de 1944.

ORDEN DE BATALLA DEL 6 DE JUNIO DE 1944

El 231.° Grupo de Brigada Independiente (Malta) reunía seis grandes unidades, además de destacamentos de apoyo, para el desembarco de Normandía y constituía una formidable formación de 7 000 hombres. La 50.ª División británica, de la que formaba parte, contenía cuatro grupos de brigada de este tipo y sumaba unos efectivos totales de 38 000 hombres. El corazón del 231.° Grupo de Brigada lo consistituía la brigada de infantería compuesta por el 1.° de Hampshire, el 1.° de Dorset y el 2.° de Devon. El 47.° Comando (RM) se unió mucho después y tuvo una misión especial que lo separó del control del grupo. Los batallones de infantería fueron apoyados por el 90.° Regimiento de Campaña de la Artillería Real, el 147.° Regimiento de Campaña y el Essex Yeomanry. El apoyo acorazado lo proporcionó un escuadrón de Centaur (carros Cromwell equipados con cañones de 75 mm) de la Real Infantería de Marina y carros de combate Sherman DD de los Ranger de Sherwood. Además de un destacamento de los Ingenieros Reales, la brigada tenía carros especiales de la 79.ª División Acorazada, incluidos vehículos barreminas, de fajinas, posapuentes y lanzallamas. El Real Cuerpo Médico del Ejército proporcionó un destacamento para atender y evacuar a los heridos. La administración del grupo de brigada fue tarea del 6.° Batallón del Regimiento Fronterizo, que se había organizado como el 10.° Grupo de Playa, pero en la realidad esta unidad se ocupó de limpiar de francotiradores la zona de la cabeza de playa, además del traslado de suministros. El estado mayor general de brigada estaba dividido en tres elementos. El estado mayor táctico consistía en el general de brigada, un oficial de enlace, un radiotelegrafista y dos conductores equipados con un Bren Carrier y un jeep. El estado mayor táctico de reserva estaba al mando de un comandante, mientras que el principal fue dirigido por un capitán del estado mayor. Cualquiera de estos elementos podía ejercer el mando de la unidad.

231.ª Brigada de Infantería Independiente
Normandía, 6-8 junio 1944

CANAL DE LA MANCHA
fortín
Les Roquettes
pantano
Le Hamel
Arromanches
Manvieux
Tracy
Asnelles
Punto 54
Longues
Meuvaines
La Rosière
La Masse de Fresne
Le Buhot
La Gronde Rau
Ryes

Tras desembarcar al este de Le Hamel, la 231. Brigada de Infantería tuvo que capturar numerosas baterías enemigas.

Claves
Ataq. de la 231.ª Bgda.
Baterías alemanas

Operación *"Overlord"*
Omaha
Gold
Juno
Sword
Isigny
Port-en-Bessin
Arromanches
Ouistreham
Bayeux
Caen
Claves
Ataques alemanes
Ataques aliados
Frente, 6 junio

parte fue dictado sobre el terreno, y la información referente al mismo y a las posiciones enemigas era excelente. No fueron tan precisas las previsiones sobre el enemigo en sí, sobre todo la estática 716.ª División, muchos de cuyos hombres eran soviéticos y de quienes se pensaba que no combatirían con demasiada determinación. El general de la brigada decidió sobre los objetivos de cada batallón, asignó artillería y carros de combate a éstos y examinó los planes de acción de cada una de sus unidades.

El comandante adjunto transformó los deseos del general en órdenes formales. Los estados mayores especiales emitieron planes y órdenes para el puente anfibio a través del Canal. La coordinación con la *Royal Navy* era buena, tanto para la planificación del transporte como para la del fuego de apoyo, relación que se consolidó mediante maniobras conjuntas y frecuentes contactos sociales. Por el contrario, la RAF se mantuvo distante y se resistió a los intentos de entablar contactos. En consecuencia, la brigada no pudo establecer una cooperación eficaz con los cuatro escuadrones de aviación de los que, en teoría, se podría disponer.

Sobre el papel, el plan táctico de la brigada era como sigue. El 1.° de Hampshire y el 1.° de Dorset, con sus carros y artillería correspondientes, iban a desembarcar como primera oleada. El Hampshire iba a llegar a tierra frente a Le Hamel, asaltaría la localidad, capturaría Asnelles y después se desplazaría hacia el oeste para despejar Arromanches, Tracy-sur-Mer y Manvieux. Se sabía que Le Hamel y Arro-



IWM

manches se habían preparado para la defensa. En particular, había un fortín bien protegido en Le Hamel que estaba orientado hacia el mar y podía enfilar la playa por el este en al menos un kilómetro. El general de la brigada pidió a la Armada y a la RAF que prestasen atención especial a la destrucción de esta fortificación, pero sobrevivió y causó enormes problemas durante el asalto.

El Dorset tendría que desembarcar unos 900 m al este, en Les Roquettes, donde una sección enemiga ocupaba un complejo fortificado. Tenían que progresar directamente tierra adentro, después girar a la derecha y avanzar para capturar la batería enemiga y los atrincheramientos del Punto 54, entre Le Hamel y Arromanches. También tendrían que ocupar la aldea de Ryes.

El 2.° de Devon tenía que desembarcar cerca de Le Hamel media hora después de los batallones iniciales y avanzar hasta La Gronde Rau para capturar Ryes, donde se sabía que había un cuartel general alemán. Tras ceder el poblado a los Dorset, tendrían que avanzar hasta el oeste, vía La Rosière, para capturar la batería de Longues. Después tendrían que reanudar el desplazamiento hacia el oeste para encontrarse con los norteamericanos procedentes de la playa "Omaha".

El 47.° Comando (RM) tenía que desembarcar detrás del Devon, después trasladarse tierra adentro lo más rápidamente posible y, a marchas forzadas y eludiendo al enemigo, capturar Port-en-Bessin, una base de lanchas rápidas costeras. Los comandos tenían que asaltar las defensas por el acantilado con apoyo directo de la Armada y la RAF.

Abajo, extremo izquierdo: Un infante del 231.° Grupo de Brigada, armado con un subfusil Sten de 9 mm, aprovecha una buena cobertura para mantener vigilado el terreno que tiene delante. Abajo: El servidor de una Bren del 1.° de Hampshire, con la insignia "TT" (Tyne and Tees) de la 50.ª División (Northumbrian) en el hombro, vigila la posible presencia de francotiradores. Inserta, abajo: Hombres del 1.° de Dorset bombardean posiciones alemanas en Hottot-les-Bagues con morteros de 76,2 mm. Abajo, derecha: En apoyo de las operaciones de limpieza de edificios de la 231.ª Brigada estaban los carros de combate Churchill de la 79.ª División Acorazada, equipados con el mortero de espiga Petard. El proyectil del Petard, una granada de 20 kg (visible a la derecha), fue apodada la "papelera voladora".

La brigada embarcó en Southampton el 3 de junio. El trayecto, la noche del 5, fue duro, pero todos llegaron sanos y salvos a la costa normanda al amanecer. El paisaje costero que apareció con las primeras luces fue reconocido de inmediato debido al intenso estudio que se había hecho de las fotografías y los modelos de terreno, pero pronto se desvaneció entre el humo y el polvo cuando comenzó el bombardeo.

La lluvia de proyectiles y bombas fue impresionante, pero no del todo efectiva. Lo mismo pasó con las *Hedgerow* (lanchas de desembarco equipadas con baterías de cohetes para el apoyo directo de la infantería), que no pudieron bombardear con precisión porque el mar estaba demasiado agitado. No les fue mejor a los lanchones artillados. La marejada y las fuertes corrientes también dieron al traste con otras partes del plan. La Armada y los equipos de los Ingenieros Reales fueron incapaces de demolar los obstáculos de la orilla y la playa según lo planeado, puesto que el agua era demasiado profunda. Los carros de combate anfibios DD y los Centaur zozobraron y se hundieron, por lo que la infantería llegó sin ningún apoyo blindado inmediato. Cuando llegó la infantería, muchos hombres equivocaron el lugar. El retraso en la llegada de los carros de combate y los "artilugios" de la 79.ª, sobre todo los manguales encargados de abrir sendas a través de los campos de minas, retuvo a la primera oleada de infantería en la playa más tiempo de lo esperado. Esto produjo una congestión y la consiguiente confusión. El elaborado esquema de arribada de una vanguardia de vehículos especiales, blindados y artillería autopropulsada para ayudar a la infantería, se vino abajo a causa del mal tiempo. El asalto y el avance tierra adentro se convirtió en una batalla de infantería en la que las demás armas realizaban funciones auxiliares.

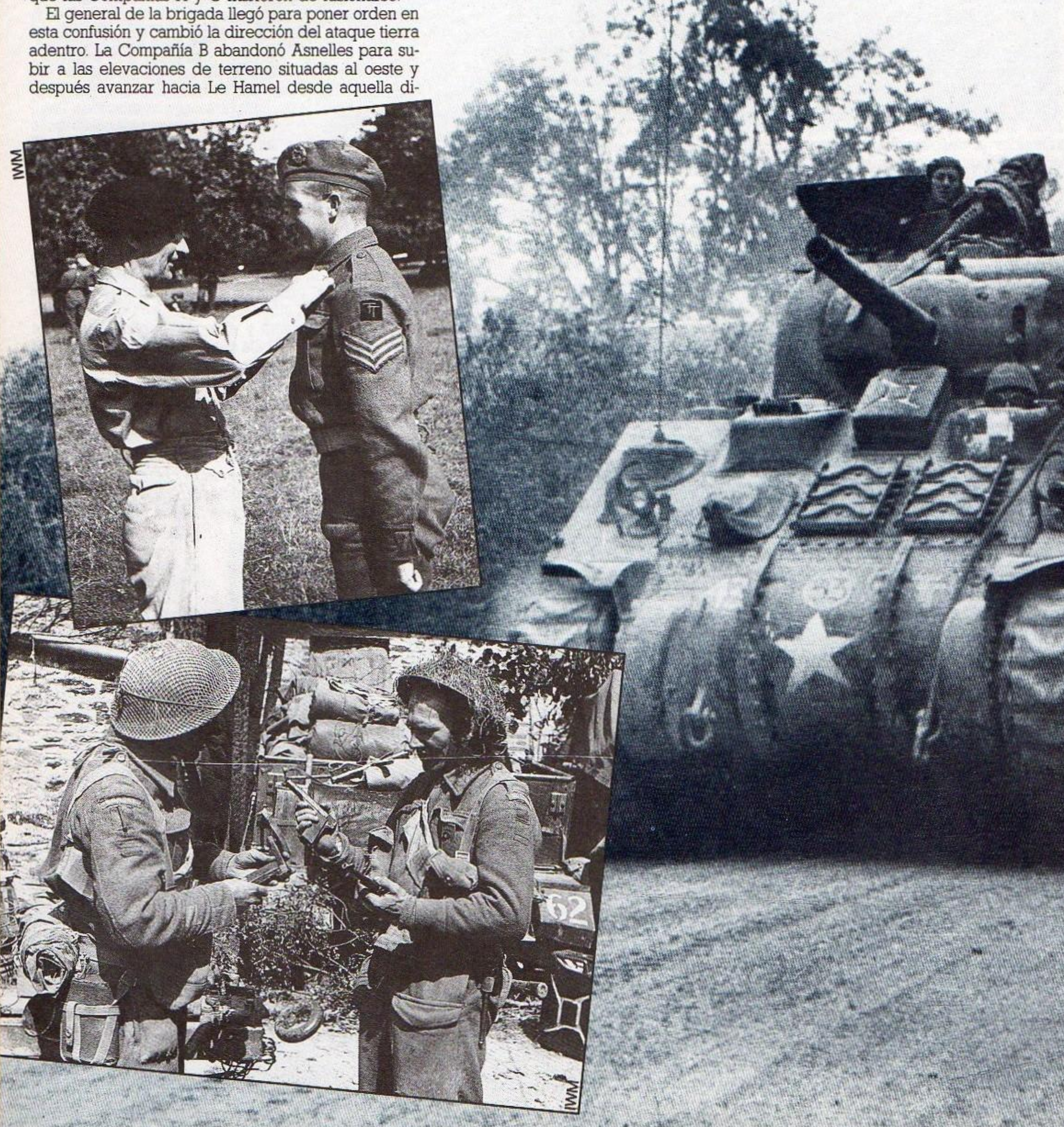
El Hampshire tenía pensado asaltar Le Hamel directamente por la playa con las Compañías B y C. La Compañía A tenía que lanzarse directamente tierra adentro para capturar Asnelles, y la Compañía D iba a actuar como reserva. Seguidamente, tendrían que abrirse camino a lo largo de la costa para capturar Arromanches y patrullar hasta Tracey y Manvieux. Pero sus lanchas de desembarco embarrancaron


IWM
IWM
IWM

muy al este de Le Hamel a las 07,35 horas, tras una turbulenta aproximación de 90 minutos. La Compañía B llegó a tierra en Les Roquettes, asaltó los fortines y después realizó un movimiento de flanqueo por la izquierda y atacó Asnelles, que quedó asegurada a las 12,00 horas. Las Compañías A y C se movieron por la playa a través de un campo de minas sin limpiar e intentaron avanzar a lo largo de la carretera costera hacia Le Hamel. El fuego de ametralladoras y morteros enemigos desde las casas fortificadas los inmovilizó. Un cañón contracarro situado en el fortín inutilizó carros y barreminas que llegaban por la playa en su apoyo. Algunos de estos vehículos se atascaron en el barro y la arena, convirtiéndose así en blancos fáciles. En poco tiempo, el Hampshire sufrió tantas bajas que las Compañías A y C hubieron de fusionarse.

El general de la brigada llegó para poner orden en esta confusión y cambió la dirección del ataque tierra adentro. La Compañía B abandonó Asnelles para subir a las elevaciones de terreno situadas al oeste y después avanzar hacia Le Hamel desde aquella dirección. Las Compañías A y C se dirigieron tierra adentro y avanzaron sobre la ciudad desde el sudeste, mientras la Compañía C de los Dorset llegaba sobre Asnelles para proporcionar fuego de apoyo. Un AVRE (vehículo acorazado de zapadores) se desplazó a lo largo del eje de avance de la Compañía B para derribar las casas fortificadas con su Petard (mortero de grueso calibre). Finalmente, tras ser alcanzado por cinco proyectiles Petard, el fortín se rindió. Los ocho hombres de la guarnición, todos ellos conmocionados por los impactos, salieron a la calle sangrando por los oídos, narices y bocas. Le Hamel estaba con-

Abajo, izquierda: El mariscal de campo Montgomery impone la Medalla a la Conducta Distinguida al sargento R.F. Curley, del 1.er Batallón del Regimiento de Hampshire. La condecoración fue por su valor en campaña tras el desembarco de Normandía. Inferior, izquierda: Dos infantes del 2.º Batallón del Regimiento Dorsetshire comparan unas pistolas capturadas a las fuerzas alemanas en retirada en Normandía.



Abajo: Un carro de combate M4 Sherman del 147.° Regimiento de Campaña avanza por la carretera de Amaye-sur-Seulles a su velocidad máxima de 41 km/h. El Sherman fue el carro de combate occidental más utilizado en la Segunda Guerra Mundial. Su armamento consistía en un cañón M3 de 75 mm, una ametralladora coaxial de 7,62 mm, otra M1919A4 a la derecha del casco, una M2 de 12,7 mm sobre la torre y un mortero lanzafumígenos M3 de 50 mm.



trolada a las 16,00 horas, tras haberse asaltado y anulado todas las casas fortificadas.

El Hampshire avanzó con la Compañía D sobre Arromanches a lo largo de la carretera de la costa mientras las Compañías A/C y B avanzaban a lo largo del cerro Manvieux. Arromanches fue bombardeado por destructores y por el 147.° Regimiento de Campaña y después asaltado por la Compañía D a las 18,00 horas. A las 21,00 la ciudad estaba bajo control. El enemigo en Arromanches, desmoralizado por la caída de Le Hamel, no resistió mucho. El Hampshire perdió 128 hombres el Día D, la mayoría en Le Hamel. Al día siguiente, tenía controlada su zona y patrullaba por el cerro de Manvieux para eliminar a los numerosos y activos francotiradores enemigos.

Al igual que el Hampshire, el Dorset llegó a la playa disperso y desplazado al este. Las Compañías A y B tuvieron que moverse hacia el oeste a lo largo de la playa, bajo el fuego, para llegar a la zona de la brigada. El pantano desecado situado al interior estaba minado. La Compañía C llegó a Les Roquettes y limpió la zona de fuerzas enemigas antes de seguir hacia Asnelles en apoyo del Hampshire. La Compañía B se quedó en Les Roquettes para impedir posibles contraataques enemigos por la playa. Por la tarde esta compañía marchó a ocupar Ryes. Las Compañías C y D subieron por la ladera del cerro de Meuvaines y después doblaron a la derecha para avanzar sobre el Punto 54. Encontraron una fuerza enemiga apostada en Le Buhot y La Masse de Fresne.

Se vieron retrasados por francotiradores y morteros, además de nidos de ametralladoras ocultos

La Compañía C consiguió tomar Le Buhot, pero la D quedó inmovilizada delante del bosque. El ataque fue apoyado por una concentración del 90.° Regimiento de Campaña y carros de combate de los Ranger de Sherwood. Las Compañías C y D proporcionaron el fuego de apoyo. El enemigo intentó contratacar Le Buhot pero se vio obligado a retroceder. Las tres compañías avanzaron hacia su objetivo, la batería del Punto 54, para descubrir que había sido silenciada por el bombardeo naval y abandonada. Se atrincheraron en las elevaciones de terreno, con sus armas contracarro cubriendo la línea de La Gronde Rau. El Dorset perdió 128 hombres, incluidos 14 oficiales, el 6 de junio. Al día siguiente aseguró su zona. Pero su descanso fue breve, pues al otro día fue destacado para actuar como infantería mecanizada con la 8.ª Brigada Acorazada. El Dorset peleó duro durante el Día D, tomó todos sus objetivos consecutivamente, y también ayudó al Hampshire.

El Devon tenía planeado desembarcar junto a Le Hamel, reagruparse en Anselles, avanzar hasta Le Gronde Rau para capturar Ryes y después desplazarse directamente hacia el oeste vía La Rosière para tomar la batería de Longues. Al final, sólo la Compañía C desembarcó cerca de Le Hamel, a las 08,15 horas, y allí mismo se lanzó al combate. Las Compañías A, B y D fueron desviadas por las corrientes hasta Les Roquettes. La playa estaba sembrada de hombres y material. Las tres compañías marcharon tierra adentro en fila india, evitaron Asnelles, donde estaba combatiendo el Hampshire, y llegaron al declive de La Gronde Rau. Durante el avance hacia Ryes, fueron retrasadas por los francotiradores y los morteros, además de nidos de ametralladoras ocultos en setos y matorrales. Las Compañías B y D avanzaron por la derecha a través de un terreno más elevado para asaltar la aldea. Ryes quedó asegurada a la 16,00 horas. El cuartel general enemigo allí situado resulto ser el almacén de una unidad de transporte. La Compañía C llegó de Asnelles a las 19,00 horas y siguió hacia La Rosière, donde fue detenida por la resistencia enemiga. Al anochecer, los Devon se atrincheraron y esperaron. Habían perdido 88 hombres.

El día 7, el Devon marchó sobre la batería de Longues, que estaba protegida por un elaborado sistema de trincheras. Tras un intenso bombardeo a cargo de la Armada y la artillería, dos compañías efectuaron el asalto apoyadas por una sección de ametralladoras medias del Regimiento de Cheshire. La batería seguía disparando, a pesar del bombardeo desde alta cota realizado por la RAF y el bombardeo naval, por lo que su captura fue de gran importancia. Se hicieron prisioneros unos 120 alemanes.

El 47.° Comando tenía órdenes de desembarcar después del Devon, llegar a Port-en-Bessin sin participar en ningún combate y asaltar el acantilado oriental a las 14,00 horas. El apoyo lo suministraría la RAF y, además, el 147.° Regimiento de Campaña y dos destructores estarían a su disposición. Desembarcó a tiempo, a las 10,00 horas, pero sufrió bajas a causa del hundimiento de tres de las lanchas. También perdió sus equipos de radio, por lo que no pudo solicitar apoyo. Su zona de reunión, cerca de Le Hamel, todavía estaba parcialmente bajo control enemigo. Los comandos avanzaron rápidamente tierra adentro pero dieron con el puesto enemigo de La Rosière y perdieron tiempo al haber de dar un rodeo para evitar el poblado. Al anochecer aún estaban lejos de Port-en-Bessin, por lo que se atrincheraron para pasar la noche. Al día siguiente decidieron un nuevo plan: capturar Escures como base avanzada, infiltrarse en Port-en-Bessin durante las primeras horas del día 8 y después capturar el puerto. Así se ejecutó este plan y, a las 04,00 horas del 8, el acantilado estaba en sus manos. Pero el ataque del comando no tuvo apoyo y se produjeron 200 bajas.

La infantería tuvo que soportar lo peor del combate, sobre todo en las caóticas primeras fases en la playa

Las tropas de asalto que invadieron Normandía el 6 de junio han sido acusadas de mostrar falta de urgencia. Esta aseveración no se sostiene. Las misiones del 231.° Grupo de Brigada habrían sido difíciles incluso si todo hubiese marchado según el plan. Pero el elaborado esquema de ataque, con apoyo masivo para los batallones de infantería en todas las fases, se vino abajo por el mal tiempo. Los infantes tuvieron que cargar con el peso de los combates.

Recibieron un eficaz apoyo de su artillería y carros de combate, y tuvieron un rápido y preciso fuego de apoyo de la Armada. Pero la RAF tardó tres horas en acudir, un retraso demasiado largo en una situación tan fluida. El enemigo evidenció una gran determinación en algunos lugares críticos, sobre todo en Le Hamel, donde se prolongó el combate. Los alemanes también tenían francotiradores muy persistentes y problemáticos; la brigada perdió un número desproporcionado de oficiales y suboficiales por culpa de ellos. La brigada no sólo tuvo que conquistar el terreno, sino también asegurarlo frente a posibles contraataques enemigos. En la práctica, los alemanes no realizaron ningún contraataque importante en la zona de la brigada, exceptuando uno menor en Le Buhot. Pero la amenaza fue un factor a considerar y la 231.ª Brigada tuvo que cubrir el flanco derecho de la 69.ª Brigada y la retaguardia de la 16.ª. Aunque pasaron dos días antes de que Port-en-Bessin cayese, al final del Día D la 231.ª Brigada había capturado Le Hamel y Arromanches.



LA 10.ª DIVISIÓN DE MONTAÑA

Cuando Estados Unidos entró en la Segunda Guerra Mundial quedó claro que las fuerzas terrestres norteamericanas tenían que prepararse para combatir en una amplia variedad de terrenos y condiciones climáticas. Con la ayuda de la Patrulla Nacional de Esquí (PNE) se creó el 87.° Regimiento de Infantería de Montaña y se le preparó para operaciones especiales. En junio de 1943, el Ejército norteamericano autorizó la formación de la 10.ª División Ligera utilizando el 87.° de Infantería como núcleo. La PNE reclutó unos 11 000 esquiadores, escaladores y deportistas para la nueva unidad, con lo que su fuerza total ascendió a más de 14 000 hombres. Tras enseñárseles a esquiar y escalar, los "montañeros" desarrollaron sus habilidades tácticas durante una serie de agotadores ejercicios de invierno. Esta unidad, sin duda la división norteamericana mejor entrenada, se unió al Quinto Ejército en las montañas del norte de Italia en enero de 1945.

Tras el fructífero ataque de monte Belvedere, la 10.ª División de Montaña encabezó el avance aliado a través del valle del Po hacia Verona. Cuando llegó la rendición alemana, el 2 de mayo de 1945, la división había estado 114 días en acción y perdido más de 4 000 hombres, entre muertos y heridos. Sin embargo, incluso en este tiempo tan breve los cazadores de montaña habían dejado una profunda huella en sus adversarios. La unidad se disolvió el 1 de diciembre de 1945.

Arriba: La divisa de brazo de la 10.ª División de Montaña.

El asalto del cerro de Riva, en febrero de 1945, fue sólo el preludio de una de las más memorables batallas de la 10.ª División de Montaña norteamericana.

En diciembre de 1944, el crudo invierno de los Apeninos, en el norte de Italia, había obligado al Quinto y Octavo Ejércitos aliados a suspender sus intentos de echar abajo las defensas alemanas que bloqueaban su camino hacia el valle del Po. El mariscal de campo sir Harold Alexander, comandante supremo aliado en el Mediterráneo, y el teniente general Mark Clark, al mando de los ejércitos aliados en Italia, habían fijado el 1 de abril como fecha provisional para una ofensiva destinada a capturar Bolonia y rodear al Grupo de Ejércitos C del mariscal de campo Albert Kesselring en el valle del Po. El general de división Lucian K. Truscott, comandante del Quinto Ejército norteamericano, eligió la Autopista 64, que iba por el valle del río Reno hacia Bolonia, como eje principal de avance para su ejército en esta ofensiva de primavera. Para asegurar un punto de partida, Truscott eligió una acción limitada denominada operación *"Encore"* para capturar las elevaciones de terreno que dominaban la Autopista 64.

Monte Belvedere está en el extremo occidental de una masa montañosa que se extiende al este y al noreste a una distancia de casi 13 km, dominando la Autopista 64 en unos 8 km por el este. Los picos y cerros de esta región, de una media de 1 200 m de altitud, eran los objetivos de la primera fase de la operación *"Encore"*. Cuatro batallones de infantería de la 232.ª División de Granaderos alemana estaban bien atrincherados a lo largo de estos accidentes geográficos y podían disponer del fuego de apoyo de unos 80 cañones. Las laderas más avanzadas de las montañas, que descendían hacia las posiciones norteamericanas a través del río Silla, estaba densamente minadas con una mezcla de minas contracarro y antipersonal. Ya habían rechazado tres ataques norteamericanos contra las formidables defensas de monte Belvedere y monte della Torraccia y, con esto en mente, Clark pidió que la 10.ª División de Montaña se uniese al Quinto Ejército. Aunque la 10.ª División aún no había entrado en combate, se la consideraba la división mejor entrenada del Ejército, con una capacidad única para operar en terrenos montañosos y bajo severas condiciones invernales.

Hays confiaba en la capacidad de sus adiestradas tropas de montaña para escalar el cerro de Riva

El 28 de enero de 1945, sólo 10 días después de que sus unidades llegasen a Italia, la 10.ª División de Montaña se reagrupó en el valle del Reno, enfrentándose a las posiciones alemanas en lo alto de los montes Belvedere y della Torraccia. Tras estudiar el terreno, el general de división George Hays, al mando de la unidad, llegó a la conclusión de que la captura del cerro Riva era la clave del éxito del asalto a monte Belvedere. A través del río Dardagna y hacia el sudoeste de monte Belvedere, el cerro Riva abarcaba seis kilómetros, desde monte Spigolino, al sur, hasta Pizzo di Campiano, al norte. Desde sus posiciones en lo alto del Riva, algunas de ellas a 1 800 m sobre el mar, los observadores alemanes podrían dirigir el devastador fuego de artillería sobre el flanco izquierdo y la retaguardia de cualquier fuerza que intentase tomar monte Belvedere.

US Army



Abajo: Un sargento de plana de la 10.ª División de Montaña lleva uno de los piolet tan apreciados por los escaladores norteamericanos. Izquierda: Ingenieros de la 10.ª División de Montaña se ponen a cubierto tras un cazacarros M10 durante el combate en el norte de Italia. Abajo, derecha: Unos cazadores de montaña avanzan hacia el norte a través de los Apeninos tras expulsar a los defensores alemanes de sus posiciones en el Belvedere y monte della Torraccia.

LOS MONTAÑEROS

El estado mayor del Quinto Ejército ya había desechado la captura del cerro Riva como imposible; en la vertiente de éste que daba a las posiciones norteamericanas había una escarpada pared que en algunos lugares subía hasta los 450 m sobre el fondo del valle. Pero Hays confiaba en la habilidad de sus soberbiamente entrenadas tropas de montaña para escalar el cerro Riva. Más aún, Hays reconoció que si el estado mayor del Quinto Ejército no creía posible la captura del cerro mediante un asalto directo, tampoco lo creerían los alemanes. Consciente de que su captura aseguraría el flanco de la 10.ª División de Montaña para el asalto principal sobre monte Belvedere, el general Truscott aprobó el plan de Hays.

En las primeras semanas de febrero, patrullas de reconocimiento avanzaron por el valle de Silla en busca de rutas a través de los campos de minas en las laderas avanzadas de monte Belvedere. Otras patrullas, que incluían a algunos de los escaladores mejor entrenados de la división, buscaron rutas en la inclinada pared de cerro Riva. Aunque algunos de estos reconocimientos se realizaron a pie, a menudo había que utilizar esquíes y raquetas para la nieve para poder transitar por este elemento que, en ocasiones, tenía hasta un metro y medio de profundidad. El informe de una patrulla concluía así: "Vientos muy fuertes. Pobre visibilidad. La profundidad de la nieve varía de la rodilla a la cadera. No pudimos ver monte

10.ª División de Montaña

Operación *"Encore"*, 17-23 febrero 1945

Durante el helado invierno de 1944, el avance del Quinto y Octavo Ejércitos aliados hacia el norte de Italia se detuvo en las laderas de las montañas de los Apeninos. Mientras las tropas se disponían a resistir lo peor del tiempo, comandantes norteamericanos y británicos comenzaron a planear la siguiente fase de la campaña: la captura de Bolonia y la limpieza del valle del Po. Sin embargo, antes de que se pudiera lanzar una ofensiva a todo o nada, se decidió lanzar a la 10.ª División de Montaña norteamericana contra una serie de cerros fuertemente defendidos que dominaban la carretera principal entre Roma y Bolonia, la Autopista 64.

Asalto a monte Belvedere

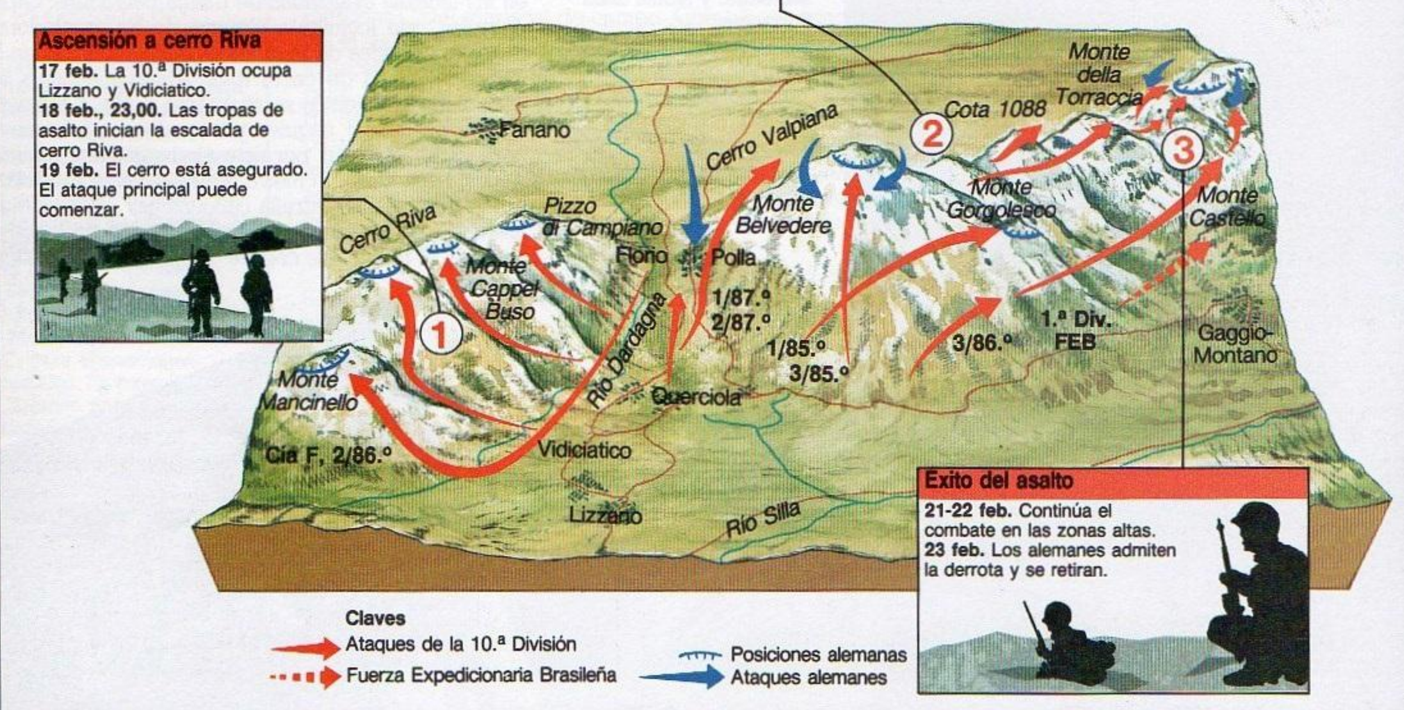
19 feb., 23,00. Cinco batallones de montaña avanzan sobre monte Belvedere. Y traban combate con los alemanes.
20 feb. Apoyadas por artillería aviación, las fuerzas norteamericanas repelen numerosos contrataques.





Ascensión a cerro Riva

17 feb. La 10.ª División ocupa Lizzano y Vidiciatico.
18 feb., 23,00. Las tropas de asalto inician la escalada de cerro Riva.
19 feb. El cerro está asegurado. El ataque principal puede comenzar.



Exito del asalto

21-22 feb. Continúa el combate en las zonas altas.
23 feb. Los alemanes admiten la derrota y se retiran.

US Army



Arriba: Personal herido es evacuado de la ladera de monte Serrasiccia durante el combate de cerro Riva. Este curioso vehículo fue concebido y construido por ingenieros de la 10.ª División de Montaña. Los zapadores continuaron sus agotadores esfuerzos en apoyo de las tropas de combate cuando el campo de batalla se desplazó a monte della Torraccia, al este. Antes de iniciarse el asalto principal, los ingenieros realizaron una minuciosa batida de la zona para neutralizar la minas alemanas colocadas en la ladera inicial del objetivo de la división (arriba, derecha). Tras el fructífero ataque de monte Belvedere, la 10.ª División de Montaña condujo el avance aliado a través del valle del Po hacia Verona. Fotografía principal: Elementos de la artillería autopropulsada de la división

Spigolino. Suelas de clavos y piolets muy necesarios."

A comienzos de febrero, el 1.er Batallón y la Compañía F del 2.° Batallón del 86.° Regimiento de Infantería de Montaña se habían retirado de primera línea y trasladado a Lucca, cerca de la costa de Ligurian. Durante dos agotadoras semanas, los cazadores de montaña recrearon sus conocimientos de escalada en una cantera de mármol. Estas tropas de choque habían sido seleccionadas por el general Hays para escalar el cerro Riva la noche del 18 de febrero, 24 horas antes del ataque de la división en monte Belvedere. Se habían seleccionado cuatro rutas para el cerro Riva y a cada una de las tres compañías de fusileros del 1.er Batallón se le asignó una ruta hacia la parte oriental del cerro. Por el oeste, la Compañía F efectuaría un asalto sobre monte Mancinello, mientras que el resto del 2.° Batallón cubría el flanco. El flanco derecho de la fuerza de asalto estaría cubierto por la Compañía E, la de apoyo del 1.er Batallón.

Durante la noche del 17 de febrero, el 1.° y 2.° Batallones del 86.° de Infantería entraron silenciosamente en el valle de Silla y se reagruparon en las poblaciones de Vidiciatico y Lizzano. Durante todo el día siguiente, los hombres prepararon cuidadosamente su equipo para el asalto al cerro Riva. Limpiaron las armas y las engrasaron, revisaron los pitones y arrollaron e inspeccionaron las cuerdas, hechas de un nilón ligero recientemente desarrollado. Los veteranos escaladores seleccionados para encabezar el asalto pasaron horas estudiando la ya familiar escarpa por medio de sus binoculares. Además de sus armas y munición, cada hombre llevaría ración para dos días, una cantimplora llena, herramientas de zapa, dos mantas y un suéter adicional.

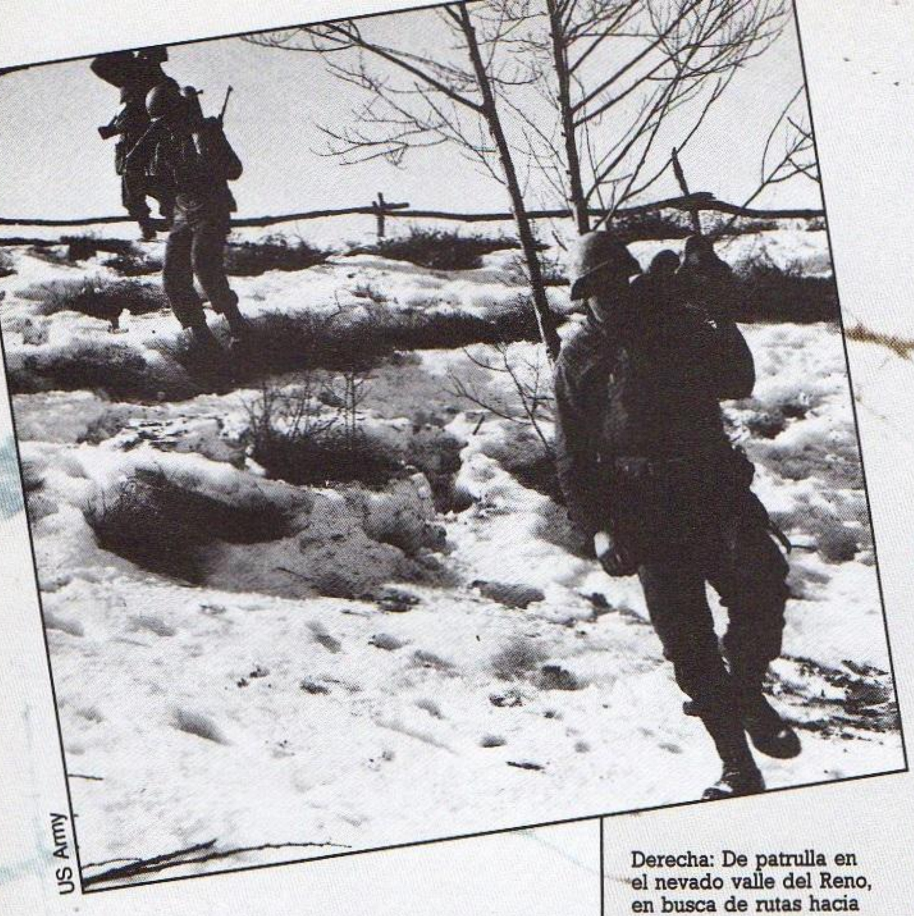
A las 19,30 horas, ya en total oscuridad, las tropas de montaña del 86.° de Infantería salieron en silencio de aquella base temporal. Divididas en cuatro columnas, avanzaron hacia el coloso de nieve y hielo llamado cerro Riva. Tras cruzar las poco profundas aguas de río Dardagna, las tropas en vanguardia pronto empezaron a marchar sobre la nieve al pie del cerro, llegando a la base de la escarpadura a las 23,00 horas. Mientras escruadriñaban aquella pared de 300 m, los escaladores en cabeza seleccionaron con cuidado sus primeros puntos de apoyo para el ascenso.

Lenta y penosamente, las cuatro filas de hombres fueron subiendo por la fría y helada pared rocosa. En lo alto del cerro, totalmente ajenos a la actividad norteamericana, los soldados alemanes del 232.° Batallón de Fusileros relevaban al 2.° Batallón del 1044.° Regimiento de Infantería. Con las primeras luces del alba del 19 de febrero, la mayor parte de la fuerza de asalto ya había alcanzado la cima de la escarpa sin ser detectada. El primer centinela alemán que vio aparecer a los cazadores de montaña a través de la neblina abrió los ojos completamente atónito y levantó los brazos como gesto de rendición. Mientras avanzaban furtivamente hacia una casamata, un miembro de la fuerza de asalto tiró de un cable de alarma oculto. Ya sin necesidad de guardar silencio, los norteamericanos completaron su tarea a la velocidad del relámpago. Una a una, las casamatas fueron silenciadas con unas pocas granadas de mano bien colocadas. La sorpresa fue completa: con sólo 34 bajas, de las que sólo siete eran muertos, las cuatro compañías del 86.° ya tenían en su poder el cerro Riva. A los alemanes les llevó casi una hora darse cuenta de lo sucedido y dirigir su fuego de artillería sobre el cerro, pero los cañones enemigos fueron rápidamente silenciados por el fuego de contrabatería norteamericano.

Tras considerar las distintas opciones, Hays decidió lanzar un ataque sorpresa nocturno

Con el flanco izquierdo de la 10.ª División de Montaña ya a salvo, el general Hays podría centrar al fin su atención en la captura de monte Belvedere. Tras considerar las distintas opciones, Hays decidió lanzar un ataque sorpresa nocturno sin artillería preparatoria. Aunque parecía un plan peligroso para una división sin estrenar, las pérdidas habidas durante un asalto diurno a traves de las desnudas rutas hacia Belvedere se consideraron inaceptables.

Cinco batallones iban a participar en la primera fase del ataque. Por la izquierda, el 1.° y 2.° Batallones del 87.° Regimiento de Infantería de Montaña atacarfa



llegada de los zapadores del 126.° Batallón de Ingenieros de Montaña. El fuego de morteros y artillería alemán caía sobre el fondo del valle y las aldeas avanzadas del cerro, provocando la inmediata réplica de la artillería al mando de Hays. El aire se espesó con el estampido de los proyectiles y granadas de mortero.

La Compañía F del 2/87.°, que iba en el flanco izquierdo de la Compañía G, fue blanco de disparos a las 00,20 horas. A las 02,20, la compañía quedó inmovilizada por el intenso fuego de ametralladoras y morteros procedentes de la aldea de Florio. Una hora después el fuego de apoyo de la artillería se dirigió contra los puntos fuertes enemigos, con los resultados deseados. Al amanecer del 20 de febrero, las tres secciones de la compañía asaltaron la aldea. Tres defensores alemanes murieron y 55 fueron capturados. A media mañana, el 2.° Batallón del 87.° de Infantería había enviado más de 160 prisioneros al puesto de mando de su regimiento. Los interrogatorios pronto revelaron la magnitud del éxito de los batallones. Su objetivo, el cerro Valpiana, había estado en manos de cuatro compañías del 1044.° Regimiento de Infantería alemán, cada una de 80 a 100 hombres. A pesar de ser reforzados con una compañía contracarro, los defensores fueron derrotados.

Por toda la línea del cerro Riva, los cazadores de montaña tuvieron éxitos similares. El 85.° de Infantería había avanzado hasta 300 m de la cima del monte Belvedere, antes de encontrar alguna resistencia. Poco después de las 06,00 horas, el 3.er Batallón tenía

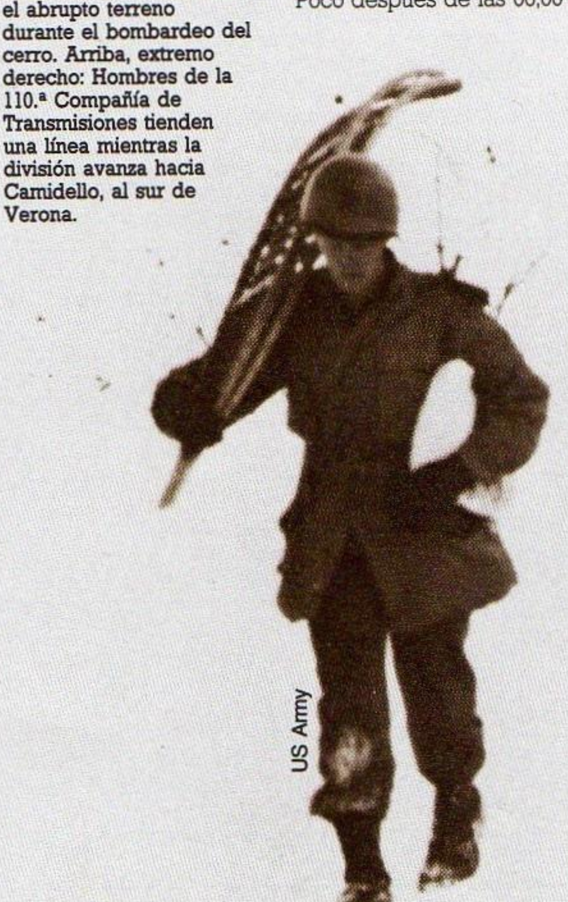
monte Belvedere y monte Gorgolesco. Por el flanco derecho, el 3.er Batallón del 86.° de Infantería atacaría la ladera meridional de monte Gorgolesco. La 1.ª División de la Fuerza Expedicionaria Brasileña aseguraría el flanco derecho de la 10.ª División asaltando monte Castello, al sudeste de monte della Torraccia.

Para reforzar los tres batallones de obuses portátiles de 75 mm de la 10.ª División, el general Hays recibió cuatro baterías de obuses de 105 mm del 175.° y el 1125.° Batallones de Artillería de Campaña; los morteros de 107 mm del 84.° Batallón de Morteros Químicos; el 701.° y 894.° Batallones Cazacarros; y el 751.° Batallón de Carros. Aunque los carros y los cazacarros sólo podían llegar hasta kilómetro y medio de la cadena Belvedere-Torraccia, se podría disponer de ellos para proporcionar un valioso fuego de apoyo directo.

El fuego de morteros y artillería caía ya sobre el valle y las laderas de la colina.

Tras una aproximación de varios kilómetros, a las 23,00 horas del 19 de febrero los elementos iniciales de los cinco batallones de montaña cruzaron simultáneamente la línea de salida y avanzaron silenciosamente hacia los campos de minas que protegían el cerro Belvedere. El avance pasó desapercibido hasta poco después de medianoche, cuando dos subfusiles enemigos abrieron fuego sobre la Compañía B del 1.er Batallón del 87.° Regimiento de Infantería de Montaña (1/87.°). Minutos después, más al oeste, las tropas de la Compañía G del 2/87.° detonaron una serie de minas en las afueras de la localidad de Polla. Aunque la 1.ª Sección sufrió bajas, capturó un emplazamiento de morteros en las afueras de la aldea. Enfrentados a un intenso fuego de armas portátiles que peinaban el terreno alrededor suyo, los hombres de la 2.ª y 3.ª Secciones se vieron obligados a parapetarse en mitad del campo de minas y esperar la

Derecha: De patrulla en el nevado valle del Reno, en busca de rutas hacia la ladera de cerro Riva. Arriba: Tropas de la Batería B del 616.° Batallón de Obuses Portátiles de la 10.ª División de Montaña transportan a hombro munición de 75 mm sobre el abrupto terreno durante el bombardeo del cerro. Arriba, extremo derecho: Hombres de la 110.ª Compañía de Transmisiones tienden una línea mientras la división avanza hacia Camidello, al sur de Verona.





en sus manos el monte Belvedere y, una hora después, el 1.er Batallón había expulsado a los defensores alemanes de monte Gorgolesco. El 3.er Batallón del 86.º de Infantería encontró poca resistencia y aseguró sus objetivos poco después de las 06,00 horas.

Cuando el sol matinal disolvió las sombras aquel 20 de febrero, un nuevo elemento entró en combate. A las 07,00 horas, aviones Spitfire y P-47 Thunderbolt del 22.º Mando Aéreo Táctico llegaron sobre monte Belvedere. Dirigidos por controladores aéreos avanzados, apodados "Rover Joes", los cazas surgieron chirriantes del cielo para bombardear, ametrallar y lanzar cohetes contra las posiciones alemanas. Esta demostración de poder aliado elevó aún más la moral de los escaladores: durante los dos primeros días de *"Encore"*, los cazas efectuaron 412 salidas en apoyo de los ataques de la infantería.

Mientras el fuego de mortero y artillería alemán se intensificaba, los norteamericanos empezaron a lim-

Oficial de la 10. División de Montaña norteamericama, Italia 1945.

Con unos pantalones y una sobria camisa de lana caqui, este oficial lleva un fusil semiautomático M1 y una bandolera de algodón para la munición. El cinturón es el de tela con pistolera propio de los oficiales.

GENERAL GEORGE PRICE HAYS

George Price Hays (1892-1978) se graduó como alférez en la artillería de campaña estadounidense en 1917 y combatió con la 3.ª División de Infantería en Château-Thierry, Champagne-Marne, Aisne-Marne Saint Mihiel y Meuse-Argonne. Hays ganó la Medalla del Honor del Congreso en la segunda batalla del Marne cuando, al dirigir el fuego de artillería aliado, salvó a la 3.ª División de su destrucción.

Entre las dos guerras, Hays pasó por distintos destinos de mando y de estado mayor tanto en Estados Unidos como en las islas Filipinas. En 1942 se unió a la 2.ª División de Infantería como comandante de su artillería. Aparte de un destino temporal al mando de la artillería de la 34.ª División durante el asalto de Cassino, Hays permaneció con la 2.ª División de Infantería hasta noviembre de 1944.

El general de división Hays fue elegido por el general George Marshall, el jefe de estado mayor norteamericano, para dirigir la 10.ª División de Montaña y conducirla durante su bautismo de fuego en Italia. Su dinámico liderazgo actuó como un tremendo estímulo para la moral de la división e inspiró al general Truscott a decir de Hays que era uno de sus comandantes más capacitados en el combate. Antes de retirarse en 1953, el general Hays sirvió como general en jefe del Gobierno Militar en Alemania y como comandante de las fuerzas norteamericanas en Austria. El general Hays, veterano de dos guerras mundiales, fue condecorado con la Medalla por Servicio Distinguido, la Estrella de Plata, la Legión del Mérito, y como Caballero Británico de la Orden del Baño, además de la *Légion d'Honneur* y la *Croix de Guerre* francesas.

piar bolsas aisladas de resistencia enemiga y se prepararon para el inevitable contraataque. A las 07,30 y a las 09,30 horas, la Compañía B del 1/87.º hubo de esforzarse para desbaratar una serie de pequeños contraataques contra su posición en el cerro Valpiana. En el flanco derecho, el 3.er Batallón del 87.º de Infantería rechazó tres contraataques a nivel de sección y compañía. Apoyadas por el fuego de la artillería y los carros de combate y por los cazabombarderos, las tropas de la 10.ª División Montaña rechazaron los contraataques que el enemigo realizaba. Mientras aumentaba la oscuridad, el 2.º Batallón del 85.º Regimiento de Infantería pasó a través del 1.er Batallón y capturó Cappela di Ronchidos a las 20,30 horas.

La mañana del 21 de febrero un batallón de la 714.ª División *Jäger* alemana, reforzado por elementos del 1043.º Regimiento de Infantería, lanzó un contraataque sobre las posiciones del 3.er Batallón del 85.º de Infantería, en monte Belvedere. Ayudados por el impresionante fuego de la artillería y el apoyo aéreo aliados, los defensores consiguieron rechazar el ataque, infligiendo numerosas bajas al enemigo. Aquella misma tarde, el 2.º Batallón del 85.º de Infantería empezó a avanzar hacia el monte della Torraccia: el último bastión de la resistencia alemana. Los alemanes, sin embargo, presentaron duro combate y el avance fue penosamente lento. El 22 de febrero, el batallón estaba aún a 400 m de la cima y reducido a una fuerza efectiva de sólo 400 hombres. El general Hays ordenó por eso a los hombres del 3.er Batallón del 86.º de Infantería que relevasen a sus compañeros.

La mañana del 23 de febrero, mientras los Spitfire y Thunderbolt bombardeaban y lanzaban cohetes sobre las baterías artilleras enemigas, el 3.er Batallón lanzó su asalto. La Compañía I se abrió paso hasta la cima en una hora, y monte della Torraccia quedó libre de defensores alemanes al atardecer. El 4.º Batallón de Montaña Independiente, de la reserva de la 232.ª División, lanzó entonces un vigoroso contraataque. Aunque 1 000 proyectiles de artillería y morteros cayeron sobre la cima de la montaña en apoyo del ataque enemigo, el *bergtruppen* alemán fue rechazado por las tropas de montaña norteamericanas. La batalla de monte Belvedere había terminado.

En cinco días de feroces combates, los hombres de la 10.ª División de Montaña habían capturado el aparentemente inexpugnable cerro Riva y la cadena montañosa de casi 13 km de longitud formada por monte Belvedere y monte della Torraccia. El mariscal de campo Kesselring había creído que las unidades aliadas eran incapaces de atacar aquella formidable posición defensiva bajo unas condiciones tan severas. Aunque el coste de la batalla fue de 850 bajas, incluidos 195 muertos, la tenacidad de los montañeros norteamericanos demostró el error de Kesselring. El éxito dependió por completo del empleo intrépido e imaginativo de una división de élite entrenada para combatir y ganar incluso en los más desfavorables terrenos. Los logros de la 10.ª División de Montaña en su primera acción fueron resumidos en una mención dirigida a las tropas:

"Habeis cumplido todas vuestras misiones con un arrojo magnífico y con determinación. El enemigo ha sido cogido completamente por sorpresa, se ha avanzado de noche por unas fuertes pendientes a través de áreas densamente minadas y destruido sus trincheras y casamatas. Habeis capturado y eliminado elementos de ocho batallones enemigos distintos, de los que tenemos unos 400 prisioneros de guerra. Como comandante de vuestra división me siento muy orgulloso de vosotros y saludo a vuestro coraje, determinación, espíritu de combate y a la profesionalidad que habéis mostrado".



Abajo, inserta: Sanitarios de la 10.ª División de Montaña llevan a los heridos al hospital de sangre, situado detrás de las posiciones avanzadas de la unidad. Abajo: Observado por hombres de uno de los batallones cazacarros de la división, un cazador de montaña (en primer plano) conduce prisioneros alemanes en el norte de Italia. Cada prisionero ha sido marcado con una etiqueta que indica su empleo y dónde fue capturado. Este procedimiento se adoptó para facilitar la tarea del Cuerpo de Contraespionaje Aliado (CIC). A pesar de estar en acción sólo 114 días, la 10.ª División de Montaña adquirió una formidable reputación entre sus adversarios. El general von Senger, comandante del XIV Cuerpo *Panzer*, la describió como la mejor división a la que se había enfrentado en todos los frentes.



EN COSTAS HOSTILES

Llevadas a bordo de submarinos, las Partidas de Pilotaje de Operaciones Combinadas (COPP) exploraron las playas en las que se producirían muchos de los grandes desembarcos anfibios aliados de la Segunda Guerra Mundial.

De todas las unidades especiales creadas por los Aliados durante la Segunda Guerra Mundial, las COPP deben ser consideradas entre las más valiosas. Su vital contribución a las invasiones anfibias del norte de África, Sicilia, Italia y Normandía fue desproporcionada a su reducido tamaño. No resulta exagerado decir que del trabajo de quizás no más de media docena de hombres dependía el destino de miles de tropas invasoras, que se apoyaban en la información de las COPP y en cómo éstas les conducirían a la zona de desembarco.

Las iniciales COPP vienen de *Combined Operations Pilotage Parties* (Partidas de Pilotaje de Operaciones Combinadas), aunque se utilizaba como nombre encubierto el de Partidas de Policía de Operaciones Combinadas. Estos equipos fueron ideados por el capitán de corbeta Nigel Clogstrum-Willmott, un oficial de derrota de la Armada Real que, en los primeros años de la guerra, comprendió lo que pretendía Operaciones Combinadas muchísimo antes de que tales trabajos quedasen ampliamente cubiertos. Al reconocimiento que efectuó de las playas de Rodas

Arriba: Los hombres de la Armada Real y del Ejército de la 5.ª COPP del teniente de navío Ralph Stanburry, fotografiados en el cuartel general de las Partidas de Pilotaje de Operaciones Combinadas, en el club marítimo de Hayling Island, en el puerto de Chichester. Derecha: Miembros de las COPP se entrenan en un bote plegable de dos plazas.

–con el fundador del Escuadrón Especial de Botes (SBS), el comandante Roger Courtney– siguió su labor de adiestramiento de equipos para reconocer y balizar las playas para la invasión del norte de África. Esto, a su vez, condujo a una reunión en el cuartel general de Operaciones Combinadas (COHQ), el 27 de noviembre de 1942, en la que formalmente se aprobó la creación de las COPP.

Willmott tuvo que ser muy persuasivo cuando planteó sus razones para el reconocimiento de las playas de desembarco de Rodas –el que las diferencias entre cartas fuesen de hasta un kilómetro y medio debió ser determinante–, y cuando consiguió el permiso para seguir adelante, tuvo que organizar equipos y técnicas desde cero. Inicialmente, planeó remar hasta la playa en un bote neumático desde un submarino pero, tras una reunión con Courtney, se optó por una canoa plegable. Los artículos tales como linternas, relojes y brújulas se impermeabilizaban con grasa de periscopio, mientras que el tratamiento de la ropa era más experimental: se empapaban en grasa un suéter y unos pantalones gruesos, sobre los que se llevaba un sobretodo impermeabilizado. Hubo que desarrollar técnicas de natación furtiva y de transmisiones con aparatos de infrarrojos con el submarino y se necesitó una constante práctica para encontrar medios de moverse en silencio fuera del agua y por la playa.

Muchos altos cargos se mostraban excépticos respecto a sus ideas; una vez más, Courtney acudió en su ayuda

Los reconocimientos se llevaron a cabo con éxito, pero el desembarco de Rodas se canceló y pareció que las ideas de Willmott sobre el pilotaje costero no se emplearían nunca más. Entonces, dos meses antes de la invasión en el norte de África en noviembre de 1942 (operación *"Torch"*), se le llamó al COHQ y se le pidió que crease y entrenase varios equipos para reconocer y después balizar las playas argelinas. Había poquísimo tiempo. Se le concedió máxima prioridad en equipos y personal, aunque Willmott halló difícil dar con los adecuados. Muchas altos mandos eran escépticos respecto a sus ideas pero, una vez más, Courtney acudió en su ayuda, presentándole hombres y modelos de canoas, mientras que el jefe de Operaciones Combinadas (CCO), lord Louis Mountbatten le permitió elegir entre su personal algunos buenos navegantes e intendentes.

Un edicto de última hora del Almirantazgo respecto a cualquier desembarco previo a la invasión norteamericana dejó el reconocimiento en submarinos como el único método para cartografiar las zonas de desembarco. Dos submarinos, con Willmott y tres de sus compañeros a bordo, pasaron dos semanas vigilando las playas en torno a Orán y Argel. Se bosquejó cuidadosamente cada playa y se realizaron mapas para el uso personal de todos los oficiales de lanchas de desembarco que tomasen parte en la invasión.

Los 24 hombres de Willmott se desplazaron después a sus playas –tres a Argel y uno a Orán– en cinco submarinos. Éstos fijaron sus posiciones mediante sus periscopios y después se sumergieron, emergiendo de nuevo tras oscurecer para enviar sus equipos con canoas. Los navegantes de las COPP llevaron las canoas de señalización a las posiciones correctas para guiar a la fuerza de invasión; desde allí, a la hora cero, empezarían a enviar señales con sus linternas hacia el mar.

Entretanto, los submarinos se retiraron a la línea de partida, doce kilómetros mar adentro e izaron unas balizas en torno a las cuales se reunió la flota invasora. Entonces se enviaron las lanchas de asalto y Willmott y sus navegantes se unieron a ellas.

El éxito de Willmott en la operación *"Torch"* hizo que se le ordenase directamente la creación de las COPP. Tras mudar su escepticismo inicial en un repentino entusiasmo, las autoridades le pidieron que entrenase 50 equipos para que estuviesen inmediatamente disponibles. Esto era totalmente imposible pero, tras encontrar una base de adiestramiento adecuada –el club marítimo de la isla de Hayling, en el puerto de Chichester– y un personal adecuado, durante los dos años siguientes se prepararon equipos numerados del 1 al 10. (Los equipos creados a partir del 10 no recibieron nueva numeración: se emplearon para sustituir las bajas del personal). En junio de 1944, las COPP contaban con 174 hombres y oficiales.

El personal naval de las COPP llevaba ropa de faena caqui con los emblemas de los Comandos de la *Royal Navy* en los hombros. Aunque fueron adiestrados casi de la misma forma que los demás comandos,

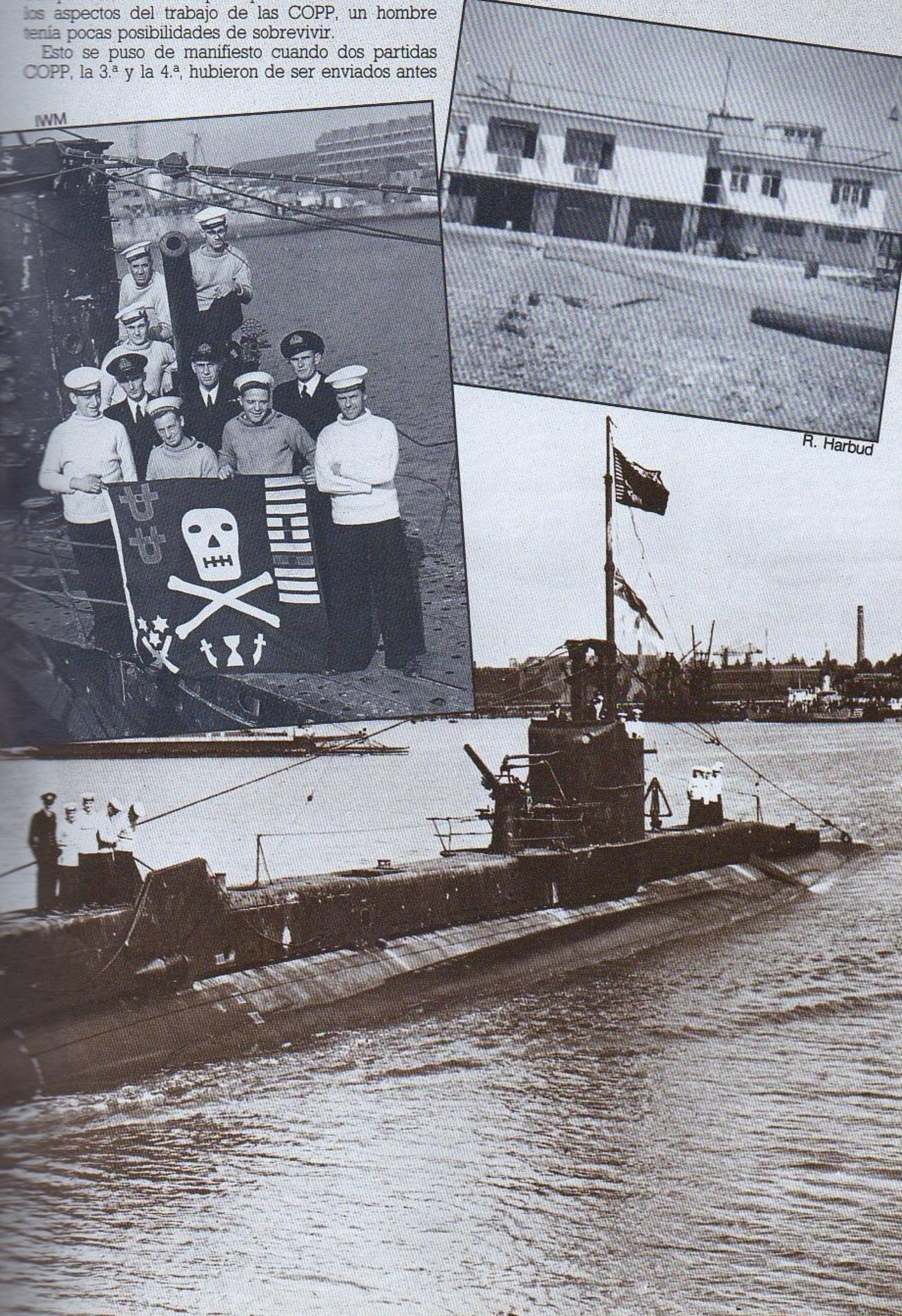


Abajo: El capitán de corbeta Nigel Clogstoun-Willmott, fundador de las Partidas de Pilotaje de Operaciones Combinadas, muestra el traje impermeabilizado utilizado por los buceadores de las COPP durante las misiones de reconocimiento de playas. Abajo, derecha: El teniente Geoffrey Hall, oficial al mando de la 7.ª COPP (izquierda) junto a (por su izquierda) los alféreces Ruari McLean y W.H. Jennings, y el capitán Bill Lucas. Abajo, centro: Tripulantes del submarino HMS *United* muestran su palmarés operacional. Se emplearon submarinos para enviar equipos COPP cerca de las costas enemigas, un trabajo muy impopular para la dotación del buque porque se les prohibía atacar blancos enemigos mientras el valioso personal de las COPP estaba a bordo. Abajo, extremo derecho: El almacén de las COPP de la isla de Hayling. Inferior: El HMS *Safari*, el submarino que insertó a la 3.ª COPP del teniente Neville McHarg en la costa siciliana en enero de 1943.

nunca llevaron la boina verde. Por razones administrativas, el personal del Ejército asignado a las COPP formaba parte oficialmente del SBS y llevaba insignias de hombro de éste además de la boina verde.

El intenso curso de entrenamiento que preparó Willmott duraba unos cuatro meses. La inscripción garabateada en la pizarra de la sala de lectura sorprendía a los recién llegados: "La gente prefiere morir a pensar. Muchos lo hacen". El ritmo imprimido por Willmott era febril, pues sabía que había poco tiempo. Sin la más completa profundización en todos los aspectos del trabajo de las COPP, un hombre tenía pocas posibilidades de sobrevivir.

Esto se puso de manifiesto cuando dos partidas COPP, la 3.ª y la 4.ª, hubieron de ser enviados antes de finalizar su adiestramiento al Mediterráneo, en enero de 1943, para reconocer playas para la invasión de Sicilia. Su jefe, el capitán de corbeta Norman Teacher, había sido navegante junto a las playas de Orán, pero nunca se había hecho cargo de un reconocimiento. Sus dos equipos iban mal equipados y el resultado fue desastroso. Teacher y otros dos hombres de la 4.ª COPP murieron mientras que dos palistas de la 3.ª (mandada por el teniente de navío Neville McHarg) fueron capturados.


IWM
R. Harbud

PARTIDAS DE PILOTAJE DE OPERACIONES COMBINADAS

Cada COPP era un grupo totalmente autosuficiente de especialistas altamente entrenados y cuyos efectivos iban de 10 y 12 miembros. Se limitaba el tamaño de los equipos para que pudiesen ser transportados por aire en cualquier momento y a cualquier teatro de operaciones. La mayoría de las funciones eran intercambiables, para que si un miembro era anulado el equipo pudiese seguir funcionando. El líder, que era conocido como S/COPP, era un capitán de corbeta o un teniente veterano especializado en navegación o hidrografía. Su ayudante, el A/COPP, era un teniente de navío o alférez y se le conocía como oficial adjunto de reconocimiento naval. El primer teniente de un equipo, conocido como M/COPP, era un oficial de la Reserva de Voluntarios de la Armada Real (RNVR). Solía ser más antiguo que los demás y estaba a cargo del mantenimiento, los equipos, el alojamiento y la información. Su A/M/COPP era un alférez o guardamarina de la RNV que también era un oficial de reconocimiento naval de repuesto.

El oficial de reconocimiento militar, el E/COPP, siempre procedía de los Ingenieros Reales y era un capitán, aunque el de más antigüedad en un grupo de equipos era un comandante. Para actuar como palistas se disponía de tres marineros, suboficiales o cabos. Un maquinista o mecánico era responsable ante el M/COPP del mantenimiento de los motores, y un suboficial de los Ingenieros Reales era el E/COPP operacional de reserva o actuaba como elemento de protección del E/COPP durante los desembarcos de reconocimiento. Posteriormente, se añadieron al equipo un delineante y un almacenista.

Pero éstas no fueron las únicas bajas en Sicilia. Dos equipos navales formados en el Mediterráneo según el esquema de Willmott fueron enviados a reconocer las playas sicilianas. Cuando los dos grupos llegaron, se descubrió que su entrenamiento y sus equipos no alcanzaban siquiera el nivel de los hombres de Teacher. Rápidamente se instituyó un entrenamiento adicional y se consiguieron más equipos, pero sólo su jefe, el teniente de navío Robert Smith, y su palista sobrevivieron a los reconocimientos. Consiguieron remar de vuelta a Malta, pero otros dos hombres murieron y cuatro fueron capturados.

A pesar de estos reveses iniciales, estaba claro que el trabajo de las COPP era vital si cualquier operación anfibia quería tener éxito. Durante los primeros meses de 1943 Willmott luchó por conseguir equipos básicos tales como trajes adecuados y canoas más robustas que las imperfectas plegables empleadas hasta entonces, y al mismo tiempo se desarrollaron técnicas para tareas esenciales como las medidas de precisión de las pendientes de las playas y la recuperación de equipos después del reconocimiento. Willmott estuvo en conflicto constante con las autoridades, que todavía parecían seguir sin comprender bien a qué se dedicaba. Cuando insistió en disponer de anclas de latón, se le envió ante el Tercer Lord del Mar. Afortunadamente, el almirante era un navegante y rápidamente entendió porqué en una canoa con una brújula en la proa se necesitaba un ancla fabricada de un material amagnético, pero no todos los oficiales de alto rango eran tan comprensivos. La administración fue también una constante pesadilla. Aunque una unidad independiente al principio, las COPP entraron después a formar parte de la Unidad Especial de Botes y posteriormente del Grupo de Servicios Especiales, antes de convertirse finalmente en una unidad independiente de nuevo bajo el control directo del jefe de Operaciones Combinadas.

El traje impermeabilizado le daba demasiada flotabilidad, de modo que Amer le hizo un corte

En la primavera de 1943, la 5.ª COPP (mandada por el teniente de navío Ralph Stanbury) y la 6.ª COPP (teniente de navío Don Amer), se entrenaron y equiparon con trajes y canoas apropiadas y fueron enviaros al Mediterráneo para efectuar reconocimientos para el nuevo plan de desembarco en Sicilia. Stanbury exploró cuatro playas al sudeste de Siracusa, donde el XIII Cuerpo del general sir Miles Dempsey iba a desembarcar, mientras que Amer reconoció las playas del Séptimo Ejército norteamericano del general George Patton, situadas entre Licata y Gela, en la costa sudeste.

Durante un reconocimiento de una playa, Amer escapó a lo peor por los pelos. Cuando estaba cerca de la orilla fue avistado por un centinela. Amer quedó paralizado, con la cabeza y los hombros fuera del agua. El cetinela llamó a otro para que echase un vistazo. Probablemente decidieron que Amer debía ser una foca, pues empezaron a arrojarle piedras. El traje impermeabilizado de Amer le daba demasiada flotabilidad, por lo que le hizo un corte con su navaja y consiguió sumergirse y escapar.

Tras bosquejar las zonas de desembarco y adentrarse en tierra firme para obtener muestras de arena y guijarros, la pequeña fuerza de Stanbury guió a las lanchas de desembarco a la costa con la ayuda de lanchas motoras y canoas de señalización. Una vez cumplida la misión, Stanbury y su equipo siguieron reconociendo playas en la Italia continental, incluidas las de Salerno, donde una vez más consiguieron guiar con éxito a las fuerzas de asalto. Pero para entonces ya se sabía que la tensión sufrida por el personal de las COPP era tan grande que sólo podía operar durante breves períodos. La 4.ª COPP de McHarg regresó a Gran Bretaña en julio de 1943, y le siguieron Amer y Stanbury en octubre.

Mientras la 4.ª, 5.ª y 6.ª COPP estaban en el Mediterráneo, el siguente equipo en ser declarado operacional, la 7.ª COPP del teniente de navío Hall, fue enviada a Extremo Oriente en junio de 1943. El equipo llevó a cabo operaciones en el Arakan y Sumatra hasta enero de 1945, en que volvió a Gran Bretaña. A la 7.ª siguió en setiembre de 1943 la 8.ª COPP (teniente Fred Ponsonby), que operó en el Arakan hasta marzo de 1945, y la 10.ª COPP (teniente Townson). Cuando la invasión de las islas Andaman, que la 10.ª COPP iba a reconocer, fue cancelada, se envió el grupo al Mediterráneo para ayudar a señalizar las playas para el desembarco de Anzio. En marzo de 1945, la 10.ª COPP se unió a la 2.ª (teniente Fyson), que había tomado parte en el reconocimiento y señalización para la invasión de Córcega. Ambos equipos realizaron una destacada labor en el Egeo y el Adriático, donde, entre otros trabajos, guiaron partidas de comandos en incursiones en la costa italiana.

En mayo de 1943, el equipo de Willmott, la 1.ª COPP, se convirtió en unidad de entrenamiento y desarrollo en el cuartel de las COPP, pero a finales del año volvió a ser operacional para explorar las playas de Normandía. También participó en esta peligrosa misión la 6.ª COPP (teniente Amer) y la 9.ª COPP (teniente Geoff Lyne).

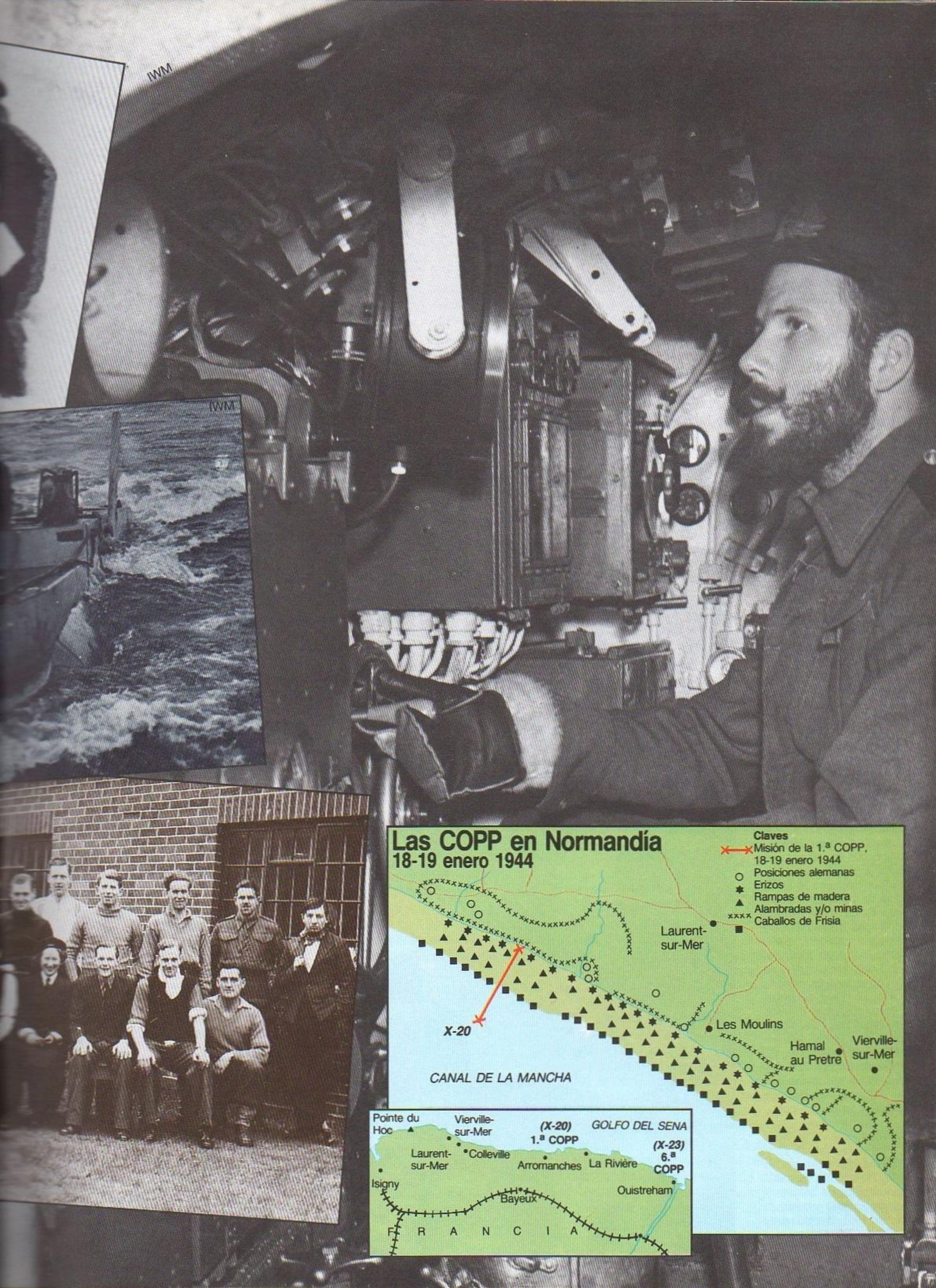
El alto mando –obsesionado, como siempre lo estaba, con la posibilidad de que las COPP revelasen inconscientemente el lugar de desembarco– decidieron que se explorase la playa muy por delante de la invasión. Pero entonces surgió el problema de cómo hacerlo. Las aguas poco profundas y densamente minadas del golfo del Sena impedían el empleo de submarinos clásicos y, por otra parte, intentar llegar a la orilla en canoas en pleno invierno sería suicida. Entonces el teniente Nick Hastings, mano derecha de Willmott en la 1.ª COPP, sugirió el uso de submarinos de bolsillo: los buques "X". Cuando un civil de la Dirección de Construcciones Navales dijo que sería imposible de modificar ninguno a tiempo, el almirante que había convocado la reunión le miró de repente y dijo: "Suponiendo que si esto no se hace en un mes su esposa fuese a quedar viuda y su casa convertida en un montón de estiércol, ¿entonces qué?" Los buques X fueron modificados enseguida.

Tras un reconocimiento preliminar en una LCN (lancha de desembarco de navegación), llevado a cabo por Willmott, dos buceadores de la 1.ª COPP, el comandante L. Scott-Bowden y el sargento Ogden Smith, el mismo grupo volvió en un buque X el 17 de enero de 1944. Esta vez, el equipo estuvo allí durante varios días.

Las playas situadas entre Saint Laurent y Colleville fueron medidas con técnicas bien ensayadas que


Homes/RM Museum
R. Harbud

Superior, derecha: El cabo E.W. Horner, del Destacamento de Patrulla de la Real Infantería de Marina, toma muestras de arena durante un reconocimiento de las COPP. Centro, derecha: Para el desembarco del Día D, los equipos de las COPP hicieron uso de submarinos de bolsillo (buques "X") para disponer de puntos estables desde los que guiar las flotas de invasión. Como muestra la fotografía del fondo, en el confinado interior de los submarinos "X" quedaba muy poco espacio para los equipos COPP. Derecha: Miembros de las COPP posan con atuendos de paisano. Esta organización era consciente de que, de ser capturados, a sus miembros esperaba una muerte segura, por lo que cada hombre llevaba una fotografía "civil" que la Resistencia francesa podría incorporar a un falso documento de identidad.


IWM
IWM
Las COPP en Normandía
18-19 enero 1944
Claves
Misión de la 1.ª COPP, 18-19 enero 1944
Posiciones alemanas
Erizos
Rampas de madera
Alambradas y/o minas
Caballos de Frisia
Laurent-sur-Mer
Les Moulins
Hamal au Pretre
Vierville-sur-Mer
X-20
CANAL DE LA MANCHA
Pointe du Hoc
Vierville-sur-Mer
(X-20)
1.ª COPP
GOLFO DEL SENA
(X-23)
6.ª
COPP
Laurent-sur-Mer
Colleville
Arromanches
La Rivière
Isigny
Ouistreham
Bayeux
FRANCIA



CAPITÁN DE CORBETA NIGEL CLOGSTOUN-WILLMOTT

Nacido en 1910 y educado en el Marlborough College, Nigel Clogstoun-Willmott se alistó en la Armada Real a los 17 años y pasó un año como cadete a bordo del HMS *Erebus* antes de convertirse en guardamarina. En los años treinta sirvió en el HMS *Revenge* y después en destructores. Se especializó en navegación.
Su participación en la campaña noruega de 1940, durante la que fue citado en despachos, junto a los recuerdos de un tío que había tomado parte en el fracasado desembarco de Gallípoli en 1915, le hicieron enormemente consciente de las ventajas e inconvenientes de las Operaciones Combinadas. Por ello, cuando se le nombró navegante encargado de desembarcar una fuerza de asalto en Rodas, se dio cuenta de la necesidad de reconocer previamente las playas, una operación por la que fue condecorado con la DSO. Siguió un período durante el que ayudó en la retirada de tropas británicas de Grecia y trabajó con el Grupo de Largo Alcance del Desierto.
Tras volver a Gran Bretaña, se le pidió crear unidades de reconocimiento costero para la invasión del norte de África. Por su labor durante esta operación, fue condecorado con la DSC, además de una barra en ella, y también una segunda citación en despachos durante dos reconocimientos de las COPP en la cabeza de playa de Normandía en enero de 1944. Terminó la guerra como capitán de fragata y fue promovido a capitán de navío en 1951. Actualmente vive en Edimburgo.

habían sido metódicamente elaboradas en el cuartel de las COPP. Se clavó una estaca en la playa a una cierta distancia de la orilla. Desde allí, en ángulo recto con la playa, salía un cable tirante que terminaba en un carrete especial fijado al cuerpo del buceador; dicho carrete fue desarrollado por Willmott a partir del de las cañas de pescar salmones. Las distancias hasta el fondo de la playa se medían a pasos, y la dirección se mantenía tomando referencia de objetos o estrellas con brújulas de pulsera. La profundidad se medía mediante la altura del agua en el cuerpo del nadador o, si éste lo cubría, con una sondaleza especial. Se podía efectuar más sondeos uniendo dos carretes, pero las corrientes y el cansancio solían hacerlo impracticable. Los sondeos, el tiempo y la posición del buceador se anotaban en una pizarra de escritura submarina cada 10 m hasta 130 m (el límite del carrete), antes de repetir el proceso.

Todo esto se efectuaba ante las narices de los centinelas alemanes. Uno incluso tropezó y tiró de la estaca de Ogden Smith, con el cable de medición de la pendiente sujeto a ella. Ogden Smith, que sostenía el otro extremo del cable, contuvo el aliento, pero el centinela simplemente murmuró algo y se marchó. Cada mañana se efectuaba un reconocimiento con el periscopio antes de que el submarino enano se posa-

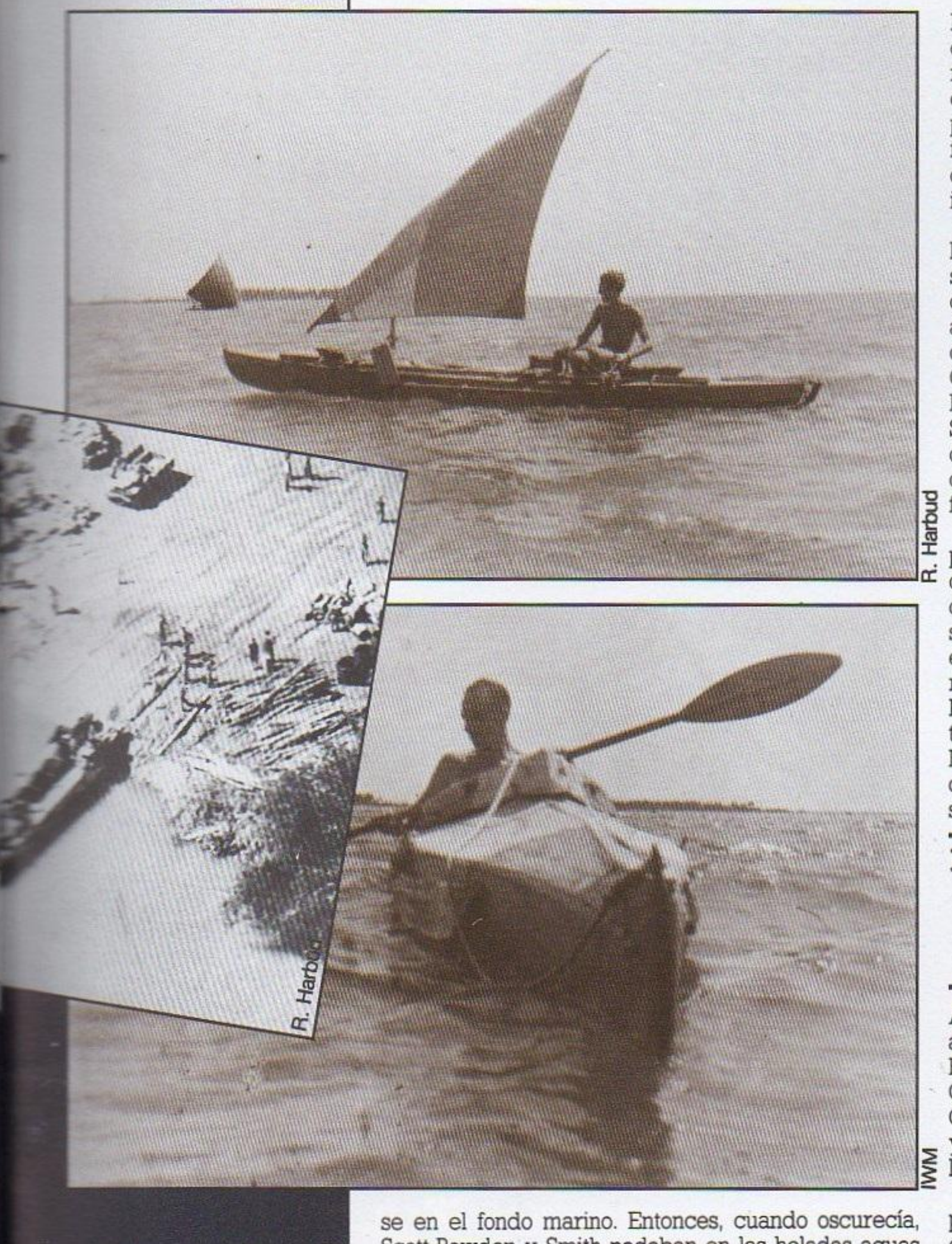
Abajo: Elementos del Decimocuarto Ejército rumbo a las playas de desembarco de Ru-Ywa, en el Arakán.

IWM

Derecha, en el sentido de las agujas del reloj, a partir de arriba, a la izquierda: El alférez Robin Harbud, de la 1.ª COPP; una canoa con una vela experimental; el sargento Cooke, que actuó como palista de Harbud; y el capitán de corbeta Peter Wild, oficial al mando de la 1.ª COPP en Extremo Oriente. Fotografía inserta: Una base de la isla de Ramree, Birmania.

R. Harbud

R. Harbud


R. Harbud
R. Harbud
IWM

se en el fondo marino. Entonces, cuando oscurecía, Scott-Bowden y Smith nadaban en las heladas aguas hacia la playa. Además de su equipo de medición, cada uno llevaba una pistola de 11,43 mm con dos cargadores de repuesto, un cuchillo de combate, cortacables, una bolsa para guijarros, una bandolera con doce tubos de muestra para la arena, una linterna, raciones de emergencia y una petaca de brandy.

Poco depués del reconocimiento de Normandía, Willmott, exhausto y con una úlcera, cedió el mando de las COPP al capitán de corbeta Paul Clark. Pero el reconocimiento de playas estaba ya firmemente establecido dentro de las Operaciones Combinadas como parte crucial de cualquier desembarco anfibio, y cuando llegó el Día D tres equipos COPP guiaron la mayor parte de la flota de invasión. Clark (1.ª COPP) iba en el *X-20,* anclado al largo de la playa situada entre Arromanches y La Rivière; Lyne (9.ª COPP) iba en el *X-23,* junto a Ouistreham; mientras que miembros de la 6.ª COPP, al mando de Amer, y otros hombres de la organización actuaron como pilotos en las lanchas motoras y de desembarco que fueron en vanguardia de la flota invasora.

Los dos submarinos X utilizados el Día D estaban especialmente equipados para actuar como señalizadores y llevaban aparatos de reciente desarrollo. Quizás el más logrado de ellos era el llamado Sondaleza de Varilla, que no era más que una simple barra de hierro que se arriaba por el agua desde el submarino y se golpeaba con un martillo mecánico. El sonido podía ser captado a una distancia de hasta 20 km por el *asdic* de las lanchas especiales que dirigían la flota invasora. La sondaleza de varilla resultó un mecanismo de guía mucho más fiable que el dispositivo infrarrojo.

Además de esta sondaleza, cada submarino utilizaba un radiofaro, y una pálida luz salía de la perilla de su mástil. Todo se tuvo en cuenta, y todo el mundo desembarcó en el lugar correcto. No sucedió así en algunas de las playas norteamericanas, pues los estadounidenses rechazaron el empleo de equipos de las COPP por temor a comprometer el desembarco. En lugar de ello, el V Cuerpo norteamericano empleó a Scott-Bowden y Smith como pilotos para guiarles desde la línea de partida, a 20 km de la costa; debido a que ésta quedó oscurecida por el humo, el resultado fue insatisfactorio.

Aunque unánimemente aceptadas y apreciadas por el mando británico, las COOP constituían una organización altamente secreta y, por ello, considerada de dudoso valor en algunos teatros de guerra, simplemente porque se sabía muy poco de ella. Por ejemplo, cuando las 6.ª y 9.ª COPP fueron enviadas a reconocer las playas para la invasión del sur de Francia, se les dijo que había llegado demasiado tarde en la fase de planificación y ya no eran útiles. Esta situación fue rectificada después por el CCO, que envió a cada estado mayor un detallado escrito sobre los usos de las COPP.

El trabajo era tan peligroso y secreto que había quien llevaba píldoras venenosas en una cajita que tenía escrito "tómese con discreción"

Aunque la 5.ª y 7.ª COPP, ambas con nuevo personal, ayudaron a los ejércitos aliados a cruzar el Rin y el Elba a comienzos de 1945, las actividades de las COPP se centraron en su mayor parte en Extremo Oriente tras el desembarco de Normandía. La 1.ª, 3.ª y 4.ª COPP, todas ellas reconstituidas bajo un nuevo liderazgo, fueron enviadas al Sudeste asiático.

Los equipos COPP en Extremo Oriente fueron puestos al mando del Grupo de Operaciones Especiales, conocido localmente como la "Armada Privada de Mountbatten". Principalmente trabajaron del mismo modo que las COPP habían desarrollado en Europa, pero también solían participar en otras misiones. Sus técnicas eran asimismo similares, aunque se puso mayor acento en las habilidades natatorias con el empleo de aletas. El trabajo era tan peligroso –algunos hombres murieron, fueron ejecutados o capturados– y tan secreto que al menos un equipo llevaba píldoras venenosas. La etiqueta de la cajita decía "tómense con discreción", pero afortunadamente esas píldoras nunca tuvieron que ser empleadas.

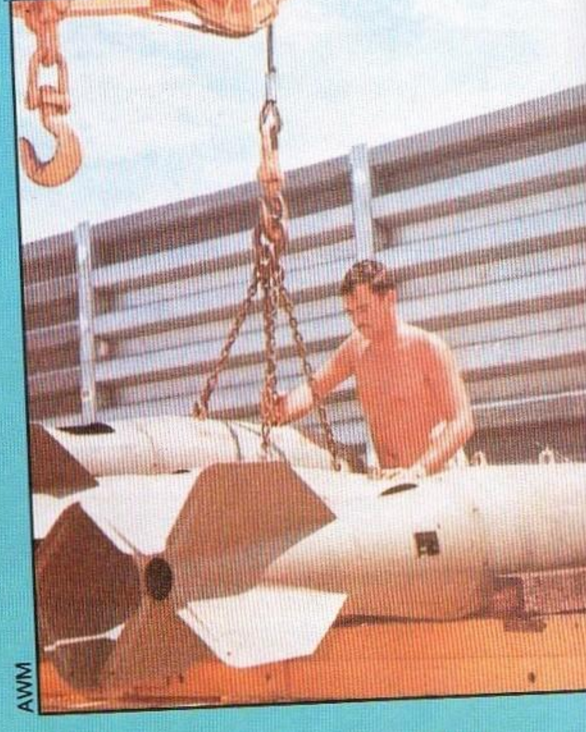
Los dos primeros equipos COPP que llegaron al Sudeste asiático, la 7.ª y 8.ª partidas, tuvieron al principio poco trabajo y participaron en sólo cuatro operaciones en 15 meses. Pero posteriormente, durante el avance en el Arakan hacia Rangún, se utilizaron equipos antes de cada desembarco, y dos de ellos desplegaron una actividad continua en aquella zona. En total, 36 operaciones llevadas a cabo por los equipos COPP en Extremo Oriente. Sólo en el Arakan ejecutaron 16 operaciones distintas, casi todas consistentes en la exploración de *chaungs* (canales pantanosos) para encontrar los lugares de cruce adecuados para el avance de las unidades del Decimocuarto Ejército.

La elevada precisión de los bombardeos llevados a cabo por los Canberra del 2.° Escuadrón de la RAAF despertó la admiración de los aliados norteamericanos.

El 23 de abril de 1967, los bombarderos Canberra B.MK 20 del 2.° Escuadrón de la Real Fuerza Aérea australiana (RAAF) comenzaron a operar en Vietnam del Sur. Los ocho aviones, bajo el mando del comandante de ala R.B. Aronsen, habían llegado a la base australiana de Butterworth, en Malaysia, cuatro días antes. A su llegada a Phan Rang, 265 km al noreste de Saigón, entraron bajo el control operacional de la 35.ª Ala Táctica de Caza de la USAF. Esta unidad estaba originalmente equipada con cazabombarderos F-100, pero también se le asignaron dos escuadrones de B-57 (la versión norteamericana del Canberra). La primera salida del escuadrón, efectuada por el comandante de ala V.J. Hill, fue una misión de bombardeo por radar *"Combat Sky Spot"* contra dos objetivos en el delta del Mekong. Se programaron otras siete salidas para el 23 de abril, pero un Canberra se vio obligado a abortar su misión y volver a Phan Rang con sus bombas. La carga normal del Canberra para estas primeras operaciones era de seis bombas de 250 kg, de las que cuatro se llevaban en la bodega de armas interna y dos bajo el ala. Este material era de la Segunda Guerra Mundial y se había retirado de los almacenes australianos para su envío a Vietnam.

Poco después de su llegada a Vietnam del Sur, los Canberra de la RAAF entraron en acción en apoyo de las fuerzas terrestres australianas. El objetivo era un complejo de túneles y casamatas del Vietcong (VC) en la provincia de Phuoc Tuy. Fue bombardeado desde 3 000 m de altitud, después de lo cual el 7.° Batallón australiano fue llevado a la zona en helicópteros. Para entonces, todas las misiones del 2.° Escuadrón eran salidas de bombardeo por radar *"Combat Sky Spot"*, de las que algunas se realizaban de noche. El ataque era dirigido desde una estación

Abajo: Un bombardero Canberra B.Mk 20 del 2.° Escuadrón de la Real Fuerza Aérea australiana, pintado de negro para operaciones nocturnas y con el rayo rojo de la unidad en la deriva, recibe las atenciones del personal de tierra de Phan Rang, la base del escuadrón, al noroeste de Saigón. Derecha: Un armero de la RAAF prepara unas bombas en Phan Rang. Detrás de él, un revestimiento de acero protege el polvorín de los efectos de un posible ataque aéreo o de morteros enemigo. Inferior: Tripulantes de bombarderos Canberra listos para una nueva misión *"Boomer"* contra el Vietcong.


AWM



P. Chinnery


AWM

de radar en tierra MSQ-77 que registraba con precisión el rumbo del bombardero. El radarista decidía el punto adecuado en el que se debía soltar la carga, y éste variaba según el tipo de bombas transportadas, la naturaleza del blanco y la altitud y velocidad del avión. Tales operaciones no sólo dependían de la precisión de seguimiento de la estación de radar, sino también de la precisión de vuelo de los tripulantes del bombardero. Los australianos pronto consiguieron la reputación de dar siempre en el blanco. Habían sido entrenados para llevar a cabo ataques diurnos de precisión, utilizando tácticas de bombardeo de alta cota. Únicos entre los aviones de ataque de la guerra del Vietnam, los Canberra de la RAAF estaban equipados con un visor de bombardeo de la Segunda Guerra Mundial en su proa de perspex. Las tácticas habituales de ataque al suelo de la USAF, por el contrario, se apoyaban en el bombardeo en picado con un controlador aéreo avanzado dirigiendo el ataque. Para los norteamericanos, los Canberra eran inadecuados para esta misión y, por ello, eran asignados a misiones de bombardeo por radar.

"La valoración de daños del bombardeo del día es inmediata, satisfactoria y buena para la moral"

Los aviadores de la RAAF estaban decididos a demostrar que eran tan capaces de llevar a cabo ataques diurnos de precisión como lo eran con las misiones *"Combat Sky Spot"*. El comandante de ala Hill se preocupó de desarrollar las tácticas adecuadas y para ello recabó la ayuda de Anthony Powell, un oficial de la RAAF en destino de intercambio con una unidad de control aéreo avanzado de la USAF. El 25 de junio, los Canberra realizaron sus primeras misiones bajo la dirección de un controlador aéreo avanzado con carácter experimental. La Séptima Fuerza Aérea de la USAF accedió a que el 2.º Escuadrón llevase a cabo ataques diurnos de precisión como parte de sus operaciones habituales a partir de setiembre de 1967. Estas misiones, denominadas *"Boomer"*, fueron un éxito inmediato. El comandante de ala Aronsen informó: "la valoración de daños de los bombardeos diurnos es inmediata, satisfactoria y buena para la moral... El 100 por cien de las bombas han dado en el blanco". A comienzos de noviembre, estas misiones *"Boomer"* constituyeron la mitad de los vuelos operacionales del escuadrón. Muchas misiones se realizaron sobre el área de combate de la Fuerza Operacional australiana en la provincia de Phuoc Tuy, pero los Canberra también volaron en apoyo del Ejército norteamericano y el Ejército de la República de Vietnam (ARVN).

El comandante de ala Aronsen dirigió una de las más notorias misiones de ataque visual de precisión de su período. Él y su navegante, el teniente de patrulla A.W. Clarke, habían sido destinados a una misión de bombardeo por radar en compañía del Canberra tripulado por el comandante de ala H.A. Hughes y el oficial de vuelo P. Grindon-Ekins el 19 de noviembre de 1967. Sin embargo, este ataque había sido cancelado después de que los dos bombarderos hubieron despegado y, en lugar de regresar con las bombas, Aronsen solicitó un blanco alternativo. Se le envió hacia el norte, a Dak To, una ciudad clave en la región de las altiplanicies centra-

CANGUROS EN VIETNAM



2.º ESCUADRÓN DE LA RAAF

Los orígenes del 2.º Escuadrón de la RAAF se remontan a enero de 1917, cuando el 68.º Escuadrón del Real Cuerpo de Aviación se formó en Gran Bretaña con personal australiano. Equipado con cazas D.H.5, se trasladó a Francia en setiembre de 1917 y, en enero del siguiente año, se reequipó con el S.E.5a. Fue entonces cuando se cambió su denominación por la de 2.º Escuadrón del Cuerpo de Vuelo australiano. El 2.º Escuadrón acabó la guerra con 40 victorias aéreas en su haber y fue disuelto en febrero de 1919. Tras la creación de la Real Fuerza Aérea australiana en 1921, se propuso formar un nuevo 2.º Escuadrón como parte de la 1.ª Ala de la RAAF. Sin embargo, este nuevo servicio se vio enormemente obstaculizado por las escasez de aviones adecuados y los avances fueron lentos. Aun así, al estallar la Segunda Guerra Mundial el 2.º Escuadrón, una unidad de reconocimiento general, operaba desde Ansons y, cuando Japón entró en guerra, ya se había reequipado con bimotores Hudson. Basado en Darwin, el escuadrón entró en acción frente a las fuerzas japonesas a comienzos de 1942. Llevó a cabo numerosos ataques de bombardeo contra la navegación y objetivos terrestres, además de misiones de reconocimiento lejano. Posteriormente se reequipó con los Beaufort y en la primavera de 1944 volaba ya en los Mitchell. Tras la Segunda Guerra Mundial, el escuadrón estuvo equipado con Liberator y Lincoln antes de convertirse al Canberra en 1954. Cuatro años después se trasladó a Butterworth, Malasia, donde permanecería 13 años seguidos.

les de Vietnam del Sur, donde tenía lugar una importante batalla contra cuatro regimientos del Ejército norvietnamita (EVN). Puesto que este desvío consumiría demasiado combustible, Aronsen pidió permiso para aterrizar en Pleiku después del ataque. Al llegar a Dak To, los aviadores australianos recibieron instrucciones de un controlador aéreo avanzado (FAC). Se pidió máxima precisión, pues el blanco era un grupo de soldados norvietnamitas atrincherados en un cerro de 2 500 m que atacaban a fuerzas aliadas con fuego de mortero y ametralladoras pesadas. El FAC señaló el blanco con cohetes de fósforo blanco y los Canberra bombardearon con gran precisión. Este ataque silenció eficazmente el fuego norvietnamita, que había estado infligiendo numerosas bajas a las tropas aliadas.

Las misiones en Dak To llegaron al final del período de mando de Aronsen. Éste se había hecho cargo del escuadrón en noviembre de 1966, en Butterworth, y había supervisado su traslado a Vietnam del Sur y su fructífero bautismo de fuego. Aronsen, un veterano de la Segunda Guerra Mundial, había servido con el 10.º Escuadrón de la RAAF, que estuvo basado en Gran Bretaña con aviones Sunderland. También pilotó bombarderos Lincoln con el 1.er Escuadrón de la RAAF durante la emergencia de Malasia. Su sucesor, el comandante de ala David Evans, heredó un escuadrón que ya había adquirido una envidiable reputa-

AWM



AWM

AWM

ción por su eficacia. Informó lo siguiente:

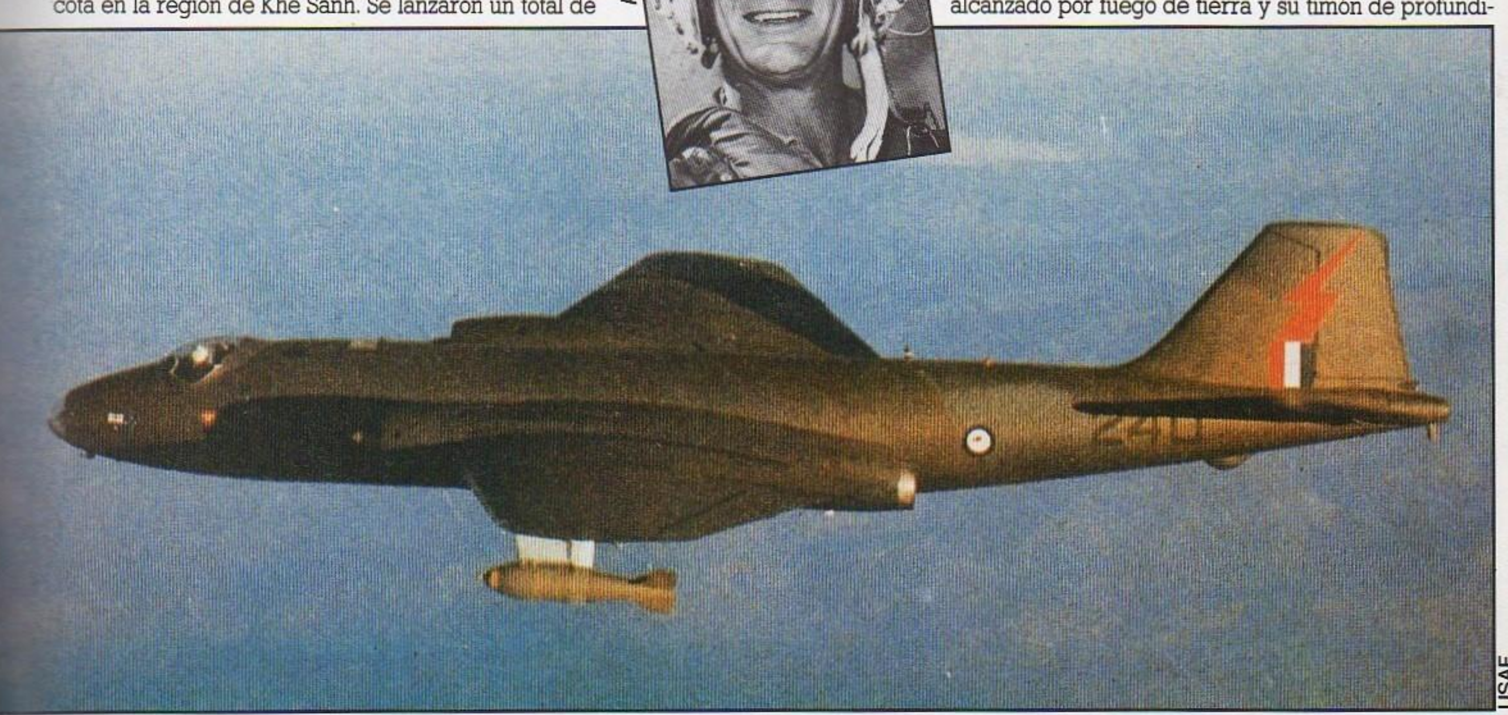
"Los FAC han expresado con frecuencia su sorpresa por la precisión de nuestro bombardeo. Más aún, nuestra habilidad para lanzar bombas sueltas, en pares o en grupos variados, y nuestra autonomía en la zona del objetivo sólo ahora son apreciadas. La precisión se consigue mediante un vuelo extremadamente preciso... y una estrecha y constante supervisión por parte de los oficiales ejecutivos del escuadrón. Cuando un bombardero yerra su blanco por más de 20 m, el tripulante informa de ello con detalle para determinar las causas del error. Si no parecer ser culpa del tripulante, entonces todo el sistema de bombardeo del avión es revisado

meticulosamente, incluso aunque pueda parecer completamente fiable. De este modo se han descubierto los más mínimos errores en el sistema de puntería y corregido del modo más rápido posible."

A finales de 1967, el 2.º Escuadrón había realizado un total de 1 995 misiones de bombardeo sobre Vietnam del Sur, durante las que se atacó 3 300 objetivos.

Durante los primeros tres meses de 1968, los Canberra del 2.º Escuadrón participaron intensamente en operaciones de cobertura aérea en torno a los puestos asediados del Khe Sanh y en el enfrentamiento de la ofensiva del Tet. El 30 de enero, cuatro Canberra bombardearon casamatas enemigas alrededor de Khe Sanh, mientras otras tripulaciones se encargaron de objetivos en Quang Tri. Dos días después, los Canberra sobrevolaron tres de las cuatro regiones militares de Vietnam del Sur en busca de blancos. El 2 de febrero, se enviaron cuatro aviones a la zona de Long Binh y Bien Hoa para cubrir a las tropas de la Fuerza Operacional australiana. Durante los dos días siguientes, el escuadrón se ocupó de misiones de bombardeo por radar *"Combat Sky Spot"* desde alta cota en la región de Khe Sanh. Se lanzaron un total de





36 bombas de 250 kg como parte de la operación *"Niagara"* –una aplicación masiva de potencia de fuego aérea en apoyo de la guarnición sitiada–, que incluyó misiones *"Arc Light"* con aviones B-52. Las últimas misiones de los Canberra en esta zona se realizaron el 4 y el 5 de abril al tiempo que el asedio llegaba a su fin. Los aviadores australianos también operaron sobre la anterior capital vietnamita de Hue, durante los intensos combates para recuperarla de manos del EVN y el VC. Se realizaron otras misiones en apoyo de la 25.ª División del Ejército norteamericano al oeste de Saigón y se efectuaron ataques a lo largo de la frontera camboyana.

Las operaciones del escuadrón fueron un esfuerzo impresionante para una unidad que contaba con sólo ocho aviones. La reputación de los australianos por su precisión en el bombardeo también se mantuvo, y en 1968 los Canberra de la RAAF tenían en su haber el 16 por ciento de todos los daños por bombas infligidos por los aviones de la 35.ª Ala Táctica de Caza, mientras que su parte en las misiones totales ascendía a un cuatro o seis por ciento. Los hombres de la Patrulla de Mantenimiento del escuadrón desempeñaron un papel equivalente al de los aviadores en el logro de estos resultados. Un 96 por ciento en la disponibilidad de los aviones era una cifra ideal, pero para conseguirla había que trabajar contrarreloj, con los hombres de mantenimiento divididos en dos equipos. Aparte de los servicios de rutina, se hicieron necesarias numerosas modificaciones a la luz de la experiencia en el combate, y dichas modificaciones las efectuó el personal de tierra. Por ejemplo, se instalaron planchas de blindaje para aumentar la protección contra el fuego desde tierra y hubo que sustituir la pintura de camuflaje de los aviones por colores más oscuros y adecuados a las condiciones locales. La gran autonomía de los Canberra comparada con la de los cazabombarderos de la USAF le proporcionaba una gran flexibilidad.

En noviembre de 1968, Evans pasó el mando del escuadrón al comandante de ala John Whitehead. La última misión de Evans se realizó el 17 de noviembre sobre el delta del Mekong. Tras descender a 500 m para bombardear (la altitud media de bombardeo en aquella época era de 1 000 m), el Canberra fue alcanzado por fuego de tierra y su timón de profundidad de babor agujereado. Evans no se dio cuenta de que su avión estaba dañado hasta que se le dijo después de aterrizar.

La principal zona de operaciones del escuadrón durante 1969 fue el delta del Mekong. El terreno llano hacía que se pudiese introducir en el visor de bombardeo del Canberra una precisa estimación de la altitud del blanco (sólo unos pocos metros sobre el nivel del mar), con lo que se aumentaba así la precisión. En julio, la parte correspondiente al escuadrón en los resultados de bombardeo de la 35.ª Ala Táctica de Caza era del 58,8 por ciento. Una misión típica de las realizadas entonces tuvo lugar sobre el delta el 30 de agosto. Unas tropas sudvietnamitas habían hecho contacto con el EVN a lo largo de la orilla de un canal situado 85 km al sudeste de Can Tho. Pidieron con urgencia cobertura aérea, y se desvió a un Canberra de la RAAF de su misión para ayudarles. Las condiciones no eran las más ideales, pues las fuerzas aliadas estaban muy cerca de los norvietnamitas y el techo de nubes obligaba a los aviones a bombardear desde baja cota. Aun así, el Canberra llevó a cabo un preciso ataque, como testimoniaron los cuerpos

Superior, izquierda: Un Canberra lanza sus bombas de 250 kg durante un ataque diurno *"Boomer"* de precisión. Centro, izquierda: Las explosiones de las bombas llenan la zona de un objetivo en Vietnam del Sur. Izquierda: Navegantes del 2.º Escuadrón estudian un mapa de la región sobre la que tienen que volar en una misión desde Phan Rang. Superior: El comandante de ala Anthony Powell, que sirvió con el escuadrón como controlador aéreo avanzado (FAC) en Vietnam. Inserta, arriba: El comandante de ala David Evans, que sucedió a R.B. Aronsen al frente del 2.º Escuadrón en noviembre de 1967. Arriba: Un Canberra del 2.º Escuadrón, armado y rumbo a su objetivo.



de 19 soldados norvietnamitas hallados en el terreno.

El proceso de "vietnamización" produjo algunos problemas al 2.º Escuadrón, sobre todo a causa del desconocimiento de los FAC sudvietnamitas de las especiales características del Canberra. El comandante de ala Whitehead comentó lo siguiente:

"En algunos casos, la cancelación de las misiones se debía a que los FAC no eran capaces de apreciar la capacidad de bombardeo a baja cota del Canberra. En general, los FAC estaban acostumbrados sólo a las cualidades de los cazas y no se daban cuenta de que el Caberra podía operar con mejores tolerancias en condiciones de mal tiempo."

En setiembre de 1969 se descubrió fallos en los estabilizadores de los Canberra, lo que hizo que se les mantuviese en tierra hasta que se pudiesen instalar los repuestos. Este imprevisto problema no desembocó en la pérdida de ningún avión, pero hubieron de cancelarse hasta 54 de las misiones programadas. Otra dificultad surgida entonces fue los daños causados a los aviones por la explosión de sus propias bombas en el suelo. La altura mínima de bombardeo se había fijado en 300 m, pero en un intento de superar el problema se aumentó a 350 m. Aun después de este cambio, los aviones siguieron sufriendo daños por la misma causa y en una ocasión se ordenó el lanzamiento de las bombas a 600 m. Entonces se advirtió que el motivo de estos daños era el paso de las bombas de 250 kg a las de 350 kg norteamericanas debido a que se habían agotado las primeras. Puesto que las bombas de 350 kg eran más aerodinámicas y más potentes que las antiguas, había que dejar un gran margen de altitud. Por ello, la altura mínima de bombardeo se aumentó a 750 m y los Canberra ya no sufrieron más daños por bombas.

La gama de tareas operacionales de los Canberra se amplió aun más en la primavera de 1970, cuando empezaron a realizar misiones de interdicción en la I Región Militar, justo al sur de la Zona Desmilitarizada. Su objetivo era cortar la ruta de abastecimiento que iba a través del valle de A Shau, que enlazaba las principales arterias de la ruta de Ho Chi Minh con las fuerzas del EVN y el VC que operaban en la I Región Militar. La temporada otoñal de los monzones trajo densas nubes, nieblas y lluvias que obstaculizaron la

Superior: El comandante de ala John Downing y su navegante, el teniente de patrulla Allen Pinches, que hubieron de abandonar su avión tras ser alcanzado por un SAM y fueron rescatados por un helicóptero de la USAF. Arriba: El personal del 2.º Escuadrón posa delante de un Canberra B.Mk 20 antes de regresar a Australia en junio de 1971. Arriba, derecha: D. Smith y P. Murphy, que llevaron a cabo el último ataque del escuadrón.

visibilidad de tal modo que los Canberra tuvieron que pasar a misiones de bombardeo por radar. Fue en una de estas misiones, el 3 de noviembre de 1970, cuando el 2.º Escuadrón sufrió su primera pérdida operacional en la guerra del Vietnam. Conocido por el código de radio "Magpie 91", un Canberra pilotado por el oficial de vuelo Michael Herbert y el oficial piloto Robert Carver como navegante, realizaba una misión *"Combat Sky Spot"* en la zona de Da Nang. Se lanzaron las bombas desde una altitud de 6 500 m y el piloto informó después que empezaba a efectuar un viraje de 120 grados. Nunca más se volvió a escuchar a "Magpie 91" y los restos del avión nunca fueron encontrados, a pesar de una intensa búsqueda. Su destino sigue siendo un misterio, pues ninguna evidencia pudo dar cuenta de su pérdida.

Con el lanzamiento de la operación *"Lam Son 719"* en Laos el 29 de enero de 1971, el 2.º Escuadrón entró en otro período de intensas operaciones de cobertura aérea. Se descubrió que los Canberra eran especialmente capaces de superar las difíciles condiciones operacionales causadas por las nubes bajas sobre terreno montañoso. Pero fue durante estas misiones cuando el escuadrón sufrió su segunda pérdida operacional. El 14 de marzo, el comandante de ala John Downing y su navegante, el teniente de patrulla Allen Pinches, volaban justo al sur de la Zona Desmilitarizada cuando su Canberra fue alcanzado por un misil antiaéreo (SAM). Mientras caían tuvieron tiempo de lanzar una llamada "May Day" antes de que se vieran obligados a saltar. Ambos hombres quedaron heridos, pero consiguieron encontrar refugio en la jungla para evitar ser capturados y fueron rescatados al día siguiente.

Las heridas del comandante de ala Downing le obligaron a pasar el mando del escuadrón a Tom Thorpe. Éste, que al igual que Aronsen había pilotado cuatrimotores Lincoln durante la emergencia de Malasia, sería el último oficial al mando del 2.º Escuadrón en Vietnam. Se había decidido retirar a los Canberra en mayo de 1971 y, entretanto, como consecuencia de la pérdida del aparato de Downing, los aviones del 2.º Escuadrón no fueron llamados más a operar en el área cercana a la Zona Desmilitarizada.

Aunque las casamatas enemigas estaban a sólo 200 m de las tropas amigas, los Canberra tuvieron vía libre para bombardear

Esta restricción no significó ningún retroceso en el ritmo de operaciones, aunque los efectivos del escuadrón se habían reducido a seis Canberra. El 7 de abril, el teniente de patrulla Stan Fenton y su navegante, el oficial de vuelo Peter Murphy, llevaron a cabo un ataque altamente eficaz contra fuerzas del EVN y el VC que asaltaban la Base de Tiro 6 del Ejército norteamericano, cerca de las fronteras laosiana y camboyana. Aunque las casamatas enemigas estaban a sólo 200 m de las tropas amigas, el Canberra tuvo vía libre para bombardear. Su ataque fue directo sobre el blanco y la presión sobre los defensores cedió instantáneamente. El 31 de mayo, el último día de operaciones del escuadrón, se realizaron nueve misiones. Una de ellas la llevó a cabo el comandante de ala Thorpe, pero el honor de haber lanzado la última bomba de la RAAF en la guerra de Vietnam fue para el oficial de vuelo D. Smith. Cuatro días después, los Canberra despegaron de Phan Rang por última vez y pusieron rumbo a Darwin. En sólo cuatro años de operaciones en Vietnam, habían realizado 11 963 misiones y conseguido una gran reputación por su precisión en el bombardeo.

Abajo: El English Electric Canberra B.Mk 20 fue construido bajo licencia en Australia por la Commonwealth Aircraft, que produjo 48 unidades.



LA REAL FUERZA AÉREA AUSTRALIANA EN VIETNAM

La participación de Australia en el conflicto del Sudeste asiático empezo en 1962, cuando se envió un equipo de asesores del Ejército a Vietnam del Sur. En agosto de 1964, la RAAF envió una patrulla de aviones de transporte Caribou al teatro de operaciones, y ésta empezó a operar desde Vung Tau bajo el control de la 315.ª Ala de Comando Aéreo de la USAF. Con la denominación de "Patrulla de Transporte de la RAAF en Vietnam", la unidad ya había realizado 17 702 salidas el 1 de junio de 1966, cuando se convirtió en el 35.º Escuadrón. Sus tareas operacionales incluían el transporte de carga, correo o pasaje (tanto civil como militar), la evacuación sanitaria y el lanzamiento de paracaidistas, incluidas fuerzas del SAS australiano. Apodada "Líneas Aéreas Canguro", la unidad de Caribou fue el último escuadrón de la RAAF retirado de Vietnam del Sur, tras cesar las operaciones en febrero de 1972. En siete años y medio, los Caribou realizaron 79 739 salidas.

Ya que la de Vietnam fue una guerra de helicópteros, fue inevitable que la RAAF enviase un escuadrón de los mismos en apoyo del Ejército australiano. El 9.º Escuadrón, equipado con Bell UH-1 Iroquois, llegó a Vung Tau en junio de 1966 y empezó a operar al mes siguiente. Además del transporte de tropas y las rutinarias misiones de abastecimiento, llevó a cabo salidas de evacuación de heridos –a menudo bajo el fuego enemigo– y clandestinas con el SAS australiano.

Cuando cesó en sus operaciones, en noviembre de 1971, el escuadrón había realizado 223 487 salidas. El total de misiones efectuadas por el 2.º, 9.º y 35.º Escuadrones de la RAAF en Vietnam fue de 315 189. Las bajas de la RAAF fueron 70 en total, incluidos cuatro muertos, dos desaparecidos y 30 heridos en combate.

TARGET FOR TONIGHT



Entre los tripulantes del 9.° Escuadrón de la RAF, los del Lancaster *Spirit of Russia* acumularon un palmarés operacional de 109 salidas.

Spirit of Russia fue el apodo que le dieron al Lancaster EE136 "R-Robert" el sargento de patrulla James "Tigre" Lyon y su tripulación del 9.° Escuadrón de la Real Fuerza Aérea (RAF) británica. Este famoso bombardero se estrenó con una incursión nocturna sobre Düsseldorf el 11 de junio de 1943 y, en los 16 meses siguientes, amasó un impresionante palmarés de combate y una reputación como avión "encantado". Para Lyon y su tripulación, la operación más importante fue la realizada contra la estación de pruebas de las V-2 en Peenemünde, en las costas del Báltico, la noche del 17 de agosto de 1943.

Un mes antes, el 25 de julio, Hitler había expresado su determinación a "combatir el terror con el terror". Estaba claro que se refería al uso de bombas volantes (misiles superficie-superficie) V-2 para aniquilar Londres y poner a Gran Bretaña de rodillas. El reconocimiento aéreo aliado mostró que las investigaciones en Peenemünde habían llegado a una fase muy avanzada y el Mando de Bombardeo de la RAF decidió adelantar su proyectado asalto contra las instalaciones cuando nuevas informaciones revelaron signos de defensas antiaérea ligeras en construcción.

Se eligió a diez tripulaciones del 9.° Escuadrón "Murciélago" para unirse a la fuerza de 597 bombarderos. Los ensayos para esta misión se realizaron en el polígono de Wainfleet, donde los Lancaster del 9.° consiguieron una minuciosa precisión en el tiempo y distancia de sus acciones. Por razones de seguridad, los aviadores participantes en la operación *"Hydra"* no conocían aun la naturaleza exacta de sus objetivos.

A las 21,20 horas, el *Spirit of Russia* corría por la pista de Bardney, Lincolnshire, y despegaba, con Lyon en el asiento del piloto. La fuerza atacó en tres oleadas y los Lancaster del 9.° tenían que alcanzar el "punto de bombardeo E": la estación experimental. A las 00,44 horas, el bombardero de Lyon descubrió el objetivo a 1 500 m y soltó la carga del *Spirit of Russia*. Una "galleta" de 2 000 kg y dos bombas de 250 kg iniciaron su interversible caída hacia la base alemana de V-2. La misión se llevó a cabo con un magnífico arrojo y fue un incalificable éxito, con mínimas interferencias de cazas nocturnos enemigos. Los Mosquito del 8.° Grupo habían lanzado bengalas incendiarias sobre Berlín, y eso hizo creer a la *Luftwaffe* que la capital era el objetivo principal. Aunque finalmente se descubrió esta estratagema, la mayoría de los bombarderos habían soltado sus bombas y virado de vuelta a sus bases cuando los cazas enemigos llegaron a Peenemünde. De los 597 aviones, el Mando de Bombardeo perdió 40, ninguno de ellos perteneciente al 9.° Escuadrón. El sargento R.W. Corkhill, navegante a bordo del *Spirit of Russia*, narró después un incidente especialmente peligroso durante la operación:

"Jeffrey, el bombardero, acababa de soltar la carga en el centro de un grupo de señalizadores lanzado

Atacada por oleadas de bombarderos Lancaster (izquierda), la estación experimental de las V-2 en Peenemünde sufrió fuertes daños (inferior, izquierda). Abajo, derecha: El palmarés operacional del 9.° Escuadrón. Abajo: Con el sargento de patrulla James Lyon en la cabina, miembros del escuadrón posan para una fotografía de grupo sobre el *Spirit of Russia*. Abajo, izquierda: "Tigre" Lyon.



9.° ESCUADRÓN

El 9.° Escuadrón del Real Cuerpo de Aviación se formó en Saint Omer, Francia, el 8 de diciembre de 1914. Tras ser disuelto a comienzos de 1915 se volvió a formar en abril, al mando del comandante Hugh Dowding. El escuadrón marchó a Francia en diciembre y fue reequipado con B.E.2c para cooperar con unidades de artillería aliadas. La unidad permaneció en el Frente Occidental hasta el Armisticio, tras haber participado en incursiones nocturnas, patrullas ofensivas y bombardeos tácticos. Fue disuelto el 19 de diciembre de 1919. Se reconstituyó, como unidad de bombardeo, el 1 de abril de 1924, equipado con Vickers Vimy y después Handley Page Heyford. A finales de 1939, el 9.° Escuadrón pasó a los Vickers Wellington y tomó parte en la primera incursión contra Alemania, atacando Brunsbüttel el 4 de setiembre. En mayo de 1941, el 9.° Escuadrón centró su atención en objetivos industriales en el Rur. En agosto de 1942, el escuadrón se reequipó con Avro Lancaster y fue transferido al 5.° Grupo. Al final de la Segunda Guerra Mundial, el escuadrón se trasladó a Binbrook, Lincolnshire, y en 1952 se convirtió en la primera unidad equipada con bombarderos a reacción Canberra.

El escuadrón fue finalmente disuelto el 13 de julio de 1962.

La unidad se volvió a formar en marzo de 1962 como parte de la disuasión nuclear británica: la Fuerza V. Equipado con aviones Vulcan B.Mk 2, el escuadrón se estacionó en Chipre como parte del Ala de Bombardeo del Oriente Próximo hasta 1975. En 1982, el 9.° Escuadrón se convirtió en el primero operacional equipado con el Tornado GR.Mk 1.

Arriba: La insignia del 9.° Escuadrón de la RAF.

por los *Pathfinder* cuando Jimmy Lyon gritó «¡Sujetaos!» e hizo que el Lancaster resbalara de ala. Afortunadamente, había mirado hacia arriba y visto a un Lancaster que teníamos encima abriendo las compuertas de la bodega."

Lyon y su tripulación volaron a bordo del *Spirit of Russia* en otras dos ocasiones antes de completar su turno de operaciones con una incursión nocturna sobre Kassel el 22 de octubre de 1943. Durante ese período, la tripulación de Lyon había merecido una citación a raíz de una misión a alta cota sobre Colonia la noche del 3 de julio de 1943.

Cuando no lo tripulaban el sargento Lyon y sus hombres, el *Spirit of Russia* estuvo asignado a otros hombres del 9.º Escuadrón. La noche del 5 de setiembre de 1943, el oficial piloto Jimmy McCubbin y su tripulación volaron en el EE136 a Mannheim durante una misión de bombardeo nocturno. A bordo del avión durante esta notable operación estaban los sargentos Norman Owen (mecánico de vuelo), Bart Sherry (navegante), Joe Dagnell (bombardero), Andy Smith (operador de radio), Charlie Houbert (artillero dorsal) y George Elliot (artillero de cola). El *Spirit of Russia* partió de Bardney encuadrado en una formación de 605 aviones del Mando de Bombardeo. Las



condiciones meteorológicas eran buenas, lo que suponía para los cazas nocturnos de la *Luftwaffe* unas condiciones perfectas.

El objetivo fue bombardeado desde 6 000 m a las 23.30 horas, pero el *Spirit of Russia* fue atacado por cazas enemigos mientras ponía rumbo a la base. El sargento Smith lo cuenta así en su diario:

"Un día asqueroso, con intensas lluvias y que empieza a aclararse por la tarde. Salimos otra vez esta noche, en el trasto de Jimmy Lyon: el "R-Robert", *Spirit of Russia*. El objetivo de hoy es Mannheim y vamos unos 550 aviones. Otra noche asquerosa (... Acabábamos de bombardear y habíamos virado hacia el sur desde Mannheim cuando el artillero de cola, Geordie Elliot, informó sobre un avión sin identificar que se acercaba por detrás. Un segundo o dos después, el tableteo de sus cañones llegó por el intercomunicador y Jimmy tiró fuerte de los mandos. El encuentro sólo duró unos cuatro minutos, pero pareció una eternidad. El alemán era un monomotor y efectuó cinco ataques mientras Jimmy zigzagueaba y alabeaba. Fuimos alcanzados dos veces por fuego de cañón: en ambas ocasiones resonó un tremendo impacto en la parte inferior de la popa, donde dieron los proyectiles. Charlie, en la torreta dorsal, fue herido al principio y casi no podía ver por la sangre que manaba de un corte en la frente.

"La voz de Geordie llegaba por el intercomunicador: «Se acerca otra vez, jefe», le oíamos hacer fuego con sus cuatro ametralladoras y nos preguntábamos cuándo vendría el siguiente impacto. Pero después del quinto ataque, con Geordie disparándole, el caza no salió de su picado... Joe y Norman lo vieron caer debajo de nosotros dejando un penacho de llamas. Así terminó. Justo a tiempo...la deriva de babor tenía un agujero de casi un metro de diámetro, y uno de los controles internos del timón de dirección correspondiente estaba medio desgajado. Jimmy tenía que volar a partir de ahora con cierta delicadeza...

"Saqué el botiquín e hice lo que pude por Charlie. Tenía tres heridas de bala en el pecho, justo debajo de la clavícula derecha, y unos cortes en la frente. Le puse una inyección de morfina...

"Bart efectuó una navegación bastante buena, recogiendo una por una las piedrecitas blancas de nuestro rumbo. Nos habíamos desviado un poco y tuvimos que alterar el rumbo para sortear París... Uno de los momentos más tensos de nuestra vida llegó cuando parpadeó una luz indicadora en el tablero de instrumentos. Jimmy pizó inmediatamente, ascendió y zigzagueó hasta que Geordie se convenció de que no era nada."

En mayo de 1942, el oficial en jefe del Mando de Bombardero, mariscal del aire Arthur Harris, decidido a demostrar la efectividad del bombardeo estratégico, eligió Colonia como objetivo de una masiva incursión de saturación. Bombarderos Wellington y Stirling, equipados con la ayuda de navegación "Gee", fueron a la cabeza de la fuerza principal, seguidos de cerca por los Lancaster y Halifax. Más de 900 bombarderos, incluido un gran contingente del 9.º Escuadrón, llegaron sobre el objetivo la noche del 30 de mayo. El reconocimiento fotográfico (extremo izquierdo) reveló posteriormente el devastador efecto del bombardeo estratégico gracias al número de aviones, bombas y ayudas de navegación. Extremo izquierdo, abajo: Recortado contra el cielo nocturno por las bengalas y el fuego antiaéreo, un Lancaster vuela sobre Hamburgo durante una operación del Mando de Bombardeo en julio de 1943. Abajo, izquierda, centro: Con su típico buen humor, el teniente de patrulla J.A. Wakeford sube al Lancaster ED689 antes de su 50.ª misión con el 9.º Escuadrón. Inferior, izquierda: Las tripulaciones del 9.º Escuadrón reciben instrucciones en Bardney antes de una incursión nocturna contra la fábrica de equipos de radio de Friedrichsagen. Wakeford y su tripulación aparecen en el extremo derecho de la fotografía. Abajo: Una vez terminado el briefing, el Lancaster "M-Mother" es uno de los primeros en despegar rumbo al objetivo.

Tras volver a salvo a la base, la tripulación de McCubbin fue informada de que, cumplidas ya 28 salidas, podían dar por terminado su turno operativo. Tras inspeccionar los daños en el *Spirit of Russia* y maravillarse por su suerte, el sargento Smith comentó "Al fin y al cabo, ha sido todo un final para el turno de operaciones."

Durante el año siguiente, hasta que fue transferido al 189.º Escuadrón en octubre de 1944, el *Spirit of Russia* creó para sí una magnífica reputación entre los tripulantes del 9.º Escuadrón que lo pilotaron. Las tripulaciones más consistentes fueron las de los oficiales pilotos W.E. Ling, W.E. Siddle, R.C. Lake y el oficial de vuelo R.W. Mathers.

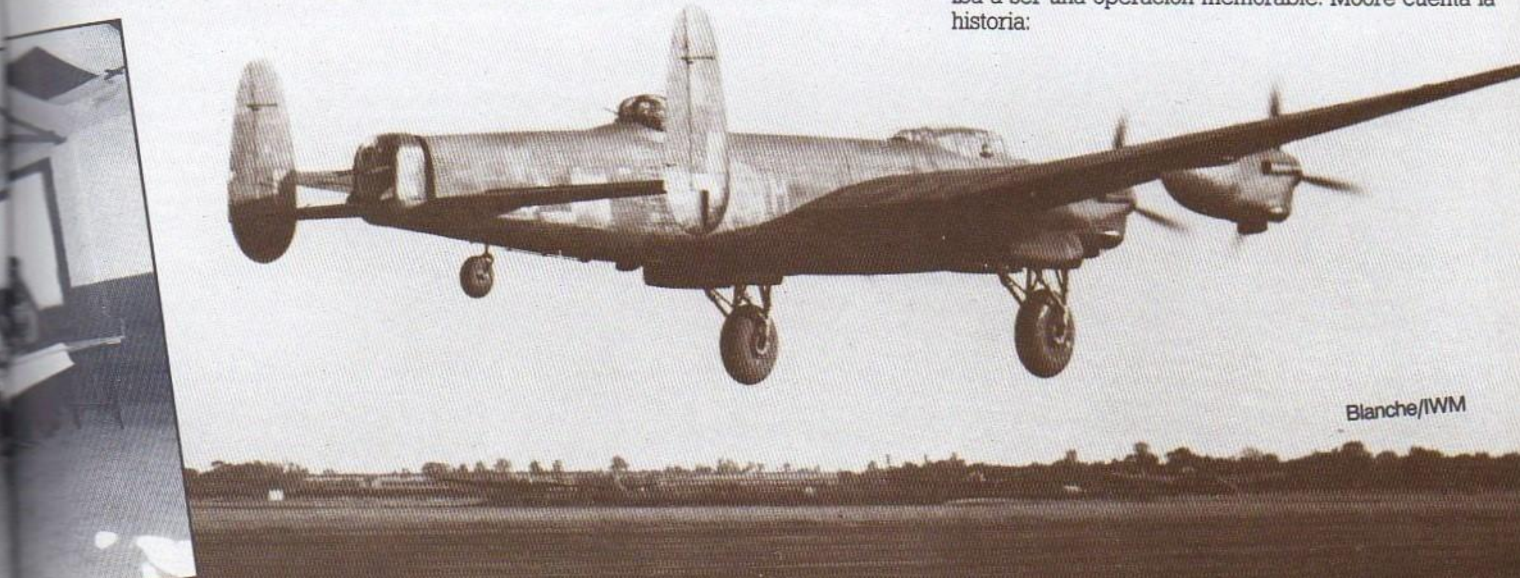
El avión ya había amasado un impresionante récord operacional de 22 misiones –de las que ocho las efectuó "Tigre" Lyon y su tripulación– pero había sido alcanzado en numerosas ocasiones. Esto aumentó los recelos entre los aviadores que eran destinados al *Spirit of Russia* antes de una operación. El artillero de cola del oficial piloto Siddle, el sargento Clayton Moore, narró después su primera incursión en el avión:

"Poco después de unirnos al «Escuadrón Murciélago» se nos había asignado el Lancaster ED975. Pero no lo tratamos demasiado bien en la noche del 5 de setiembre de 1943 y (se rumorea) nos castigaron por ello endosándonos el *Spirit of Russia*.

"Nos subimos a él la mañana del 3 de noviembre para probarlo y, para consternación nuestra, descubrimos que aquel cacharro no volaba derecho... Durante algunos días, nos dio la impresión de que el avión no era especialmente popular entre las otras tripulaciones. Nos reunimos y decidimos que aparentaríamos que volar en el *Spirit of Russia* era de lo más normal. Lo que no teníamos tan claro era si la aversión de las otras tripulaciones hacia el avión era atribuible a su inestabilidad intrínseca o al resabio comunista de su nombre; pero, de hecho, ambas cosas consistían en lo mismo, una fuerte tendencia a la izquierda."

"Decidimos dar la vuelta, pues para entonces el desventurado tren habría llegado a la estación"

A pesar de este escepticismo inicial, Moore pronto empezó a apreciar las cualidades del avión. Podría haber terminado ya su cuota de misiones, pero el viejo pájaro aún rebosaba vida. La noche del 10 de noviembre se retiraron los calzos de las ruedas del *Spirit of Russia* y, con Siddle a los controles, despegó de Bardney para una incursión sobre Modane, 150 km al sudeste de Lyons. Para la tripulación, ésta iba a ser una operación memorable. Moore cuenta la historia:



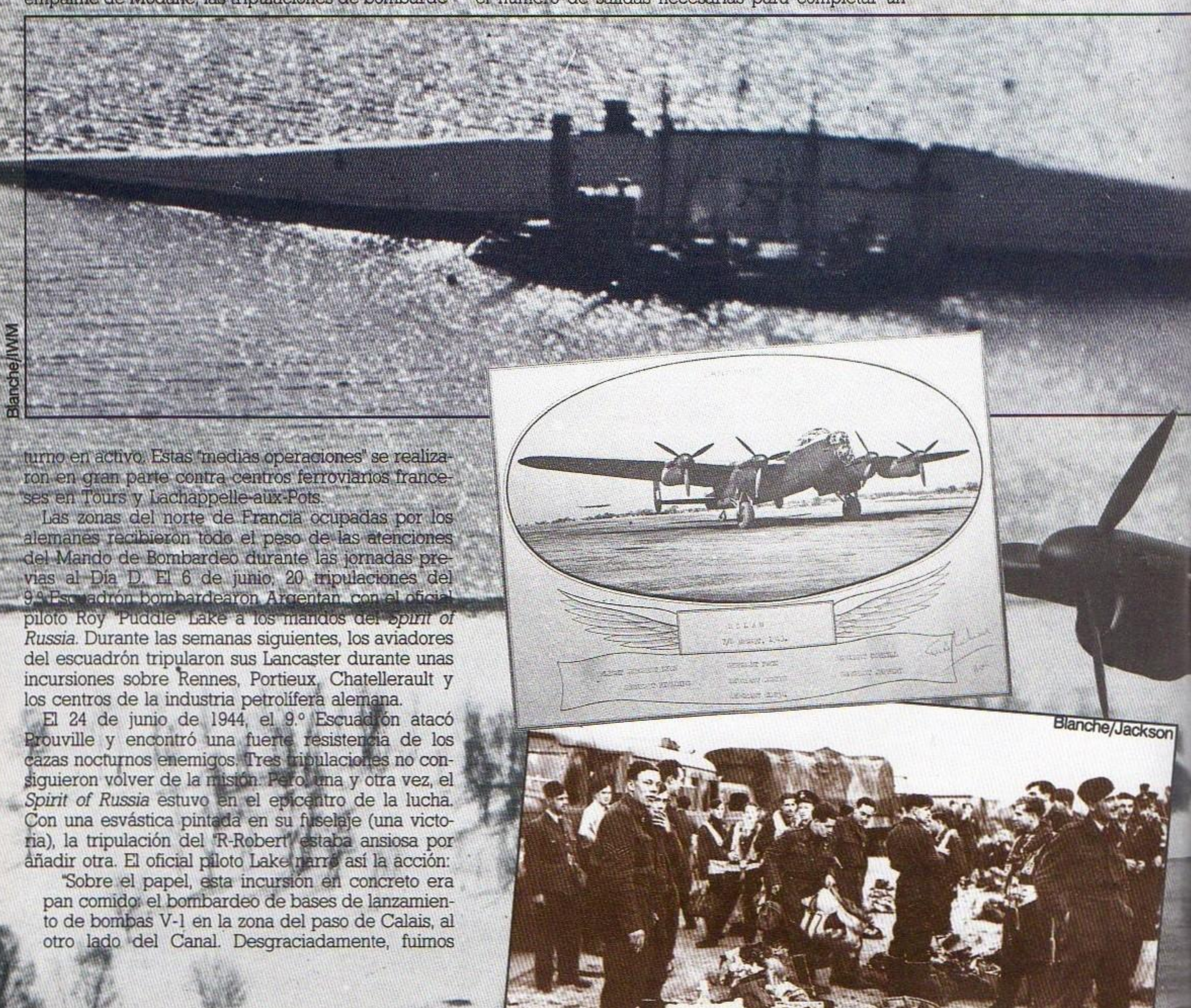
Blanche/IWM

"Modane era una impresionante estación de empalme ferroviario en la frontera francoitaliana. Está en un valle excavado en plenos Alpes, y al final del mismo hay un túnel por el que pasa la vía. Estábamos preparándonos para soltar la carga cuando descubrí un tren a vapor que se dirigía a Modane. Interrumpí las órdenes del sargento Norman Machin para informar a la tripulación de esta nueva coyuntura. Decidimos virar de nuevo ya que, para entonces, el desventurado tren ya habría llegado a la estación. Así lo hicimos y bombardeamos el tren mientras entraba en la estación. Nuestras fotografías del bombardeo señalaron impactos directos; el tren (del que pensamos que transportaba tropas) había sido bombardeado en toda su longitud y nuestras última bomba había conseguido bloquear el final del túnel."

A su vuelta a Bardney, la tripulación se embarcó en un intenso programa de entrenamiento con el *Spirit of Russia* para que Siddle se familiarizase con las "tendencias" del avión. Los hombres no tardaron mucho en reconsiderar su nuevo avión de un modo más favorable; después de todo, gracias a él habían conseguido una citación por precisión en el bombardeo, una distinción muy codiciada en la RAF.

Tras su fructífera incursión contra la estación de empalme de Modane, las tripulaciones de bombardero del 9.° Escuadrón participaron en la "batalla de Berlín" durante las largas noches invernales comprendidas entre el 18 de noviembre de 1943 y el 31 de marzo de 1944. Se realizaron un total de dieciseis incursiones con 215 salidas. El *Spirit of Russia* despegó la primera noche de operaciones con el oficial piloto Blair a los mandos. Blair y su tripulación llevaron a cabo otras 11 salidas hacia Berlín que sirvieron para que se concediese la Cruz de Vuelo Distinguida al propio Blair y la Medalla de Vuelo Distinguido al sargento R. Smith y al sargento de vuelo W. Miller. La ofensiva contra Berlín llegó a su clímax la noche del 15 de febrero de 1944, cuando 21 Lancaster del 9.° Escuadrón pusieron rumbo a la capital alemana; en esta ocasión, el *Spirit of Russia* fue pilotado por el oficial de vuelo W. Mathers, que lanzó las bombas desde 6 000 m. El piloto Ling y su tripulación tomaron parte en 10 de las incursiones, de las que dos se llevaron a cabo a bordo del *Spirit of Russia*.

De abril a junio de 1944, casi el 90 por ciento de los esfuerzos del Mando de Bombardeo se centraron en el apoyo del venidero "segundo frente". El libro de a bordo del 9.° Escuadrón así lo refleja. Las incursiones en Francia eran de poca duración y encontraban sólo una resistencia enemiga marginal. Como resultado, cada operación se contó como "media", doblando así el número de salidas necesarias para completar un



Blanche/IWM

Blanche/Jackson

El 12 de noviembre de 1944, un destacamento de Lancaster del 9.° Escuadrón se unió al legendario 617.° Escuadrón para un ataque contra el acorazado alemán *Tirpitz*. Armados con bombas "Tallboy" de 5 400 kg (abajo, derecha), los Lancaster se dirigieron al fiordo de Tromso, en Noruega, y atacaron con la máxima precisión. El *Tirpitz* mostró la quilla y clavó las superestructuras en la arena del fondo del fiordo (abajo). Inserta, inferior izquierda: Los tripulantes recogen sus equipos antes de una operación. Inferior, derecha: El personal de tierra posa junto al Lancaster *Johnny Walker*.

turno en activo. Estas "medias operaciones" se realizaron en gran parte contra centros ferroviarios franceses en Tours y Lachappelle-aux-Pots.

Las zonas del norte de Francia ocupadas por los alemanes recibieron todo el peso de las atenciones del Mando de Bombardeo durante las jornadas previas al Día D. El 6 de junio, 20 tripulaciones del 9.° Escuadrón bombardearon Argentan, con el oficial piloto Roy "Puddle" Lake a los mandos del *Spirit of Russia*. Durante las semanas siguientes, los aviadores del escuadrón tripularon sus Lancaster durante unas incursiones sobre Rennes, Portieux, Chatellerault y los centros de la industria petrolífera alemana.

El 24 de junio de 1944, el 9.° Escuadrón atacó Prouville y encontró una fuerte resistencia de los cazas nocturnos enemigos. Tres tripulaciones no consiguieron volver de la misión. Pero una y otra vez, el *Spirit of Russia* estuvo en el epicentro de la lucha. Con una esvástica pintada en su fuselaje (una victoria), la tripulación del "R-Robert" estaba ansiosa por añadir otra. El oficial piloto Lake narró así la acción:

"Sobre el papel, esta incursión en concreto era pan comido: el bombardeo de bases de lanzamiento de bombas V-1 en la zona del paso de Calais, al otro lado del Canal. Desgraciadamente, fuimos

descubiertos por unos 50 reflectores y después atacados por tres Ju 88. Las cosas parecieron un poco difíciles durante unos momentos y algunas de las acrobacias fueron bastante violentas mientras luchábamos por sobrevivir. El viejo *Spirit of Russia* chirriaba y gemía y, finalmente, el avión acabó volando invertido. Los instrumentos giroscópicos se volvieron locos. Más por suerte que por habilidad, recuperamos la posición normal de vuelo y nos zafamos de los reflectores. Mientras tanto, todas nuestras ametralladoras habían estado disparando sin parar y posteriormente se confirmó que habíamos derribado uno de los Ju 88. No había ningún herido a bordo y, que supiésemos, el avión no había sufrido daños...Después comprobaríamos que tenía 72 agujeros en el fuselaje y el ala. Por supuesto, el personal de tierra se disgustó un poco por los daños que habíamos causado en su bebé, pero cuando les dije que podían pintar otra esvástica en el fuselaje creo que nos lo perdonaron."

El 4 de julio, comenzaron las operaciones de bombardeo contra los enclaves de V-1 en Creil, al norte de París, y el *Spirit of Rusia* fue uno de los primeros aviones del escuadrón que entró en la contienda, tripulado por el oficial piloto G.A. Langford. Desde el 30 de julio, el escuadrón efectuó operaciones durante siete noches seguidas contra objetivos franceses y alemanes. El *Spirit of Russia* voló en las siete misiones, subiendo su total de operaciones a 76. La noche del 13 de agosto le tocó el turno al puerto de Brest. El objetivo era hundir un petrolero con el que los alemanes tenían proyectado bloquear la entrada al puerto.



SPIRIT OF RUSSIA

El Lancaster EE136 fue entregado al 9.° Escuadrón el 31 de mayo de 1943 como sustituto del ED838. Este último había sido derribado por fuego antiaéreo enemigo durante una incursión nocturna contra Essen un mes antes. La carrera operacional del *Spirit of Russia* sumaría 109 misiones, durante las que fue tripulado por británicos, australianos, neozelandeses y canadienses. Un total de 36 pilotos se sentaron a los mandos del *Spirit of Russia* mientras éste estuvo en servicio en el 9.° Escuadrón. Este Lancaster hubo de ser trasladado para someterlo a reparaciones en cuatro ocasiones, pero el mantenimiento rutinario dependía de la propia unidad en la que estaba encuadrado.

El 24 de octubre de 1944, cuando el 9.° Escuadrón se reequipó con nuevos Lancaster, los viejos aparatos fueron cedidos al 189.° Escuadrón, también basado en Bardney. Matriculado CA-R, el *Spirit of Russia* llevó a cabo su 93.ª salida el 1 de noviembre de 1944, una incursión sobre Hamburgo. Efectuó otras 16 misiones antes de aterrizar por última vez en Bardney, el 3 de febrero de 1945, tras una incursión sobre Karlsruhe. El Lancaster fue transferido después a la 20.ª Unidad de Mantenimiento, hasta que un informe de daños de categoría E/FB le declaró fuera de servicio. Como resultado de sus numerosas reparaciones, el *Spirit of Russia* fue sin embargo cedido como avión de instrucción estática. Así, el 2 de mayo de 1946, fue enviado a la 1.ª Escuela de Radio con el número de serie 5918M. En algún momento durante los años cincuenta, el *Spirit of Russia* fue enviado, junto a otros veteranos de guerra, a la Escuela de Tiro de la RAF, en Sutton-on-Hill, Yorkshire.

Tras llevar el *Spirit of Russia* a 4 500 m, el oficial piloto Lake mantuvo el rumbo hasta que desde la proa del aparato se oyó el grito de "bombas fuera".

Las operaciones continuaron durante los meses de agosto y setiembre, y el *Spirit of Russia* realizó otras ocho salidas contra objetivos en Alemania y Francia. Octubre fue igualmente febril para las tripulaciones de bombarderos del 9.º Escuadrón, pero el *Spirit of Russia* terminaba ya su asociación con la unidad. Su última salida con el escuadrón tuvo lugar la noche del 15 de octubre, cuando, junto a otros 17 Lancaster, llevó a cabo un ataque contra la presa de Sorpe, al oeste de Alemania. Cada avión llevaba una bomba "Tallboy" y la formación fue escoltada hasta su objetivo por un escuadrón de Mustang. El *Spirit of Russia* fue pilotado por el ofical de vuelo A.L. Keeley y, aunque no se consiguió romper la presa, se consiguieron varios impactos directos que obligaron a los alemanes a reducir el nivel del agua.

Tras ser transferido al 189.º Escuadrón el 24 de octubre de 1944, el *Spirit of Russia* efectuó otras 17 operaciones antes de su última misión, la noche del 2 de febrero de 1945. Pilotado por el teniente de patrulla F.J. Abbott, tomó parte en una fructífera incursión contra Karlsruhe, en el sudoeste de Alemania.

Durante una carrera operacional que sumaba 109 salidas, el *Spirit of Russia* había tomado parte en la totalidad de las batallas importantes del Mando de Bombardeo. Desde la del Ruhr, en marzo y julio de 1943, hasta los ataques de bombardeo de precisión sobre objetivos enemigos antes del Día D, el avión amasó un palmarés de combate de 16 meses con el 9.º Escuadrón. Esto representaba una cifra notable en una época en que la vida media de un Lancaster era de sólo tres semanas. Las tripulaciones habituales del *Spirit of Russia* parecían poseer una buena fortuna similar: algunos llevaron a la práctica unas 10 incursiones sólo en este avión, cuando la vida media de una tripulación estaba calculada en cinco vuelos operacionales. En el transcurso de 109 misiones, de las que 92 fueron con el 9.º Escuadrón, el *Spirit of Russia* cumplió sin duda con el lema de la unidad: "volamos de noche".



Arriba: Tras una incursión en Stettin, en abril de 1943, la tripulación del *Johnny Walker* se toma un respiro mientras espera al transporte que les llevará a la sala de novedades. Abajo: 1954, un patético final para uno de los bombarderos más famosos de la Segunda Guerra Mundial. Tras volar frente al fuego enemigo en más de 100 ocasiones y sólo vencido por los elementos, el *Spirit of Russia* cobija ahora a unos aviadores ajenos a las hazañas de sus predecesores.

Un objetivo clave en la guerra árabe-israelí de 1948, la ciudad de Safed, en el centro de Galilea, fue conquistado por una fuerza del *Palmach* muy inferior en número.

Era el 12 de abril de 1948, un mes antes de que el Mandanto Británico de Palestina llegase a su fin, cuando el general de división sir Hugh Stockwell, al frente de la región norte de Palestina, convocó una reunión con un grupo de árabes de la ciudad galilea de Safed. En la agenda estaba el plan de Stockwell para una retirada ordenada de los británicos de Safed y sus alrededores. Estaba preocupado porque sus fuerzas pudieran involucrarse en los combates entre los 12 000 árabes y la minoría de 1 500 judíos de la ciudad, y por esta razón estaba preparado para ceder los puntos fuertes de la ciudad a los árabes cuando los británicos se retirasen. Partiendo de la base de que los judíos no podrían ganar ninguna batalla en la ciudad debido a su inferioridad numérica, Stockwell puso unas condiciones en el acuerdo: los árabes no atacarían el barrio judío hasta después de la retirada británica; tendrían que permitir la intervención británica si los hebreos lo pedían; y trata-



Derecha: Durante el período del Mandanto Británico en Palestina, el *Haganah* y su elemento de ataque, el *Palmach*, eran organizaciones ilegales. Los reclutas tenían entre 17 y 25 años, aunque también se valoraba los servicios de antiguos miembros del Grupo de Infantería Judío en la Segunda Guerra Mundial.

EL TRIUNFO DEL *PALMACH*



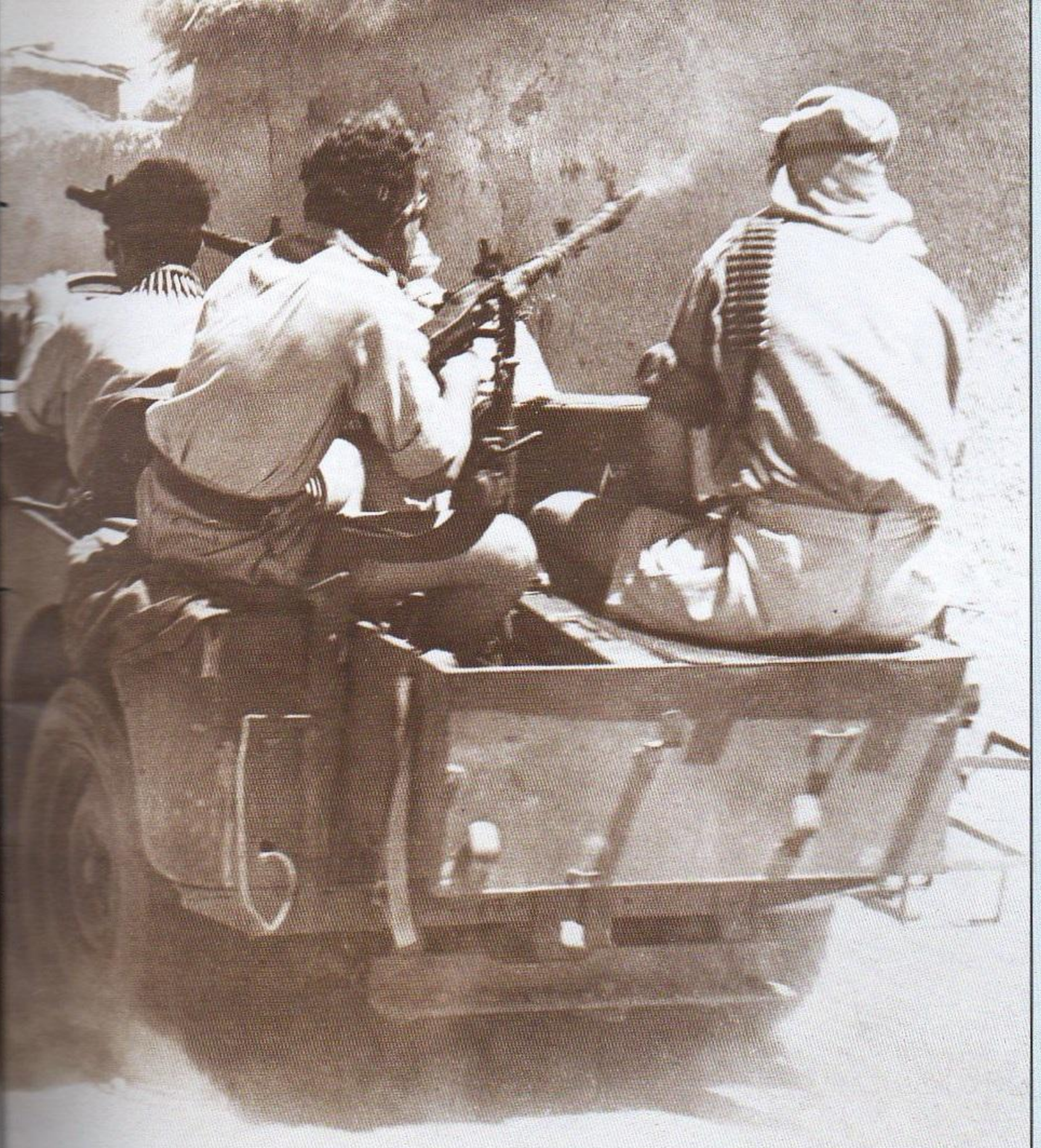
El éxito del *Haganah* en Palestina se debió en gran parte a sus unidades de ataque móviles del *Palmach* y su excelente red de comunicaciones. Izquierda: Lanzado al combate, un semioruga transporta hombres del *Palmach* a defender un *kibbutz* judío. Abajo, izquierda: Voluntarios en Tel Aviv a cargo de un puesto de información, reciben partes de combate de poblados distantes asediados. Derecha: Miembros del *Palmach* montados en *jeep* se dirigen a una aldea árabe. El vehículo delantero está cubierto por una ametralladora en el siguiente.

rían humanitariamente a los judíos cuando estuviese asegurada la ciudad.

Dos días después, el coronel al mando de las fuerzas británicas en la zona se reunió con los líderes de la unidad del *Haganah* de Safed (el *Haganah* era el elemento defensivo de la comunidad judía y se esperaba que constituyese el núcleo de las fuerzas armadas del futuro estado hebreo). Tras comunicarles el plan, urgió a los 375 combatientes del *Haganah* en Safed a que abandonasen la ciudad, permitiendo así a la población de la ciudad llegar a un acuerdo pacífico. Aunque se les dijo que los árabes conseguirían el control de la ciudad en dos horas, los líderes del *Haganah* se negaron a evacuar ni a sus hombres ni a las mujeres y niños de Safed.

Safed, la ciudad situada a mayor altitud de Palestina, está construida en las laderas de una colina que denomina las principales carreteras del centro de Galilea. La ciudad, a su vez, está a la sombra de un altiplano cubierto de matorrales y de 150 m de longitud, y en las laderas de la colina estaban repartidos los barrios judío y árabe. El primero estaba rodeado de vecindarios árabes y debajo tenía las aldeas árabes de Ein Zeitun y Biriya.

Se esperaba que el final del Mandato provocase una invasión de los ejércitos regulares de los estados



vecinos. Enfrentados a esta amenaza y a la de los 2 000 guerreros nacionalistas árabes en la zona de Safed, los judíos consiguieron tomar el control de grandes extensiones de territorio árabe, cubriendo así la mayor parte del terreno destinado al estado hebreo tras el plan de partición de las Naciones Unidas. Sin embargo, no controlaban Safed y sobre esta ciudad se cernía la amenaza de la invasión de Galilea.

El 16 de abril, los británicos abandonaron Safed. Con todos los puntos fuertes de la ciudad ahora en manos árabes, el barrio judío fue inmediatamente asediado. Los líderes de los poblados hebreos de todo el norte de Palestina enviaron urgentes peticiones de ayuda al cuartel general del *Haganah* en Tel Aviv. Yigal Feicovitch-Allon, el líder de 29 años del *Palmach* (elemento de ataque de élite del *Haganah*), elaboró un plan para expulsar las fuerzas enemigas de Galilea, tras lo cual se conseguiría el control de las principales vías de transporte y la región podría prepararse para la esperada invasión. Se aprobó el plan de Allon y éste fue nombrado comandante; la misión fue denominada operación *"Yiftach"* por las iniciales de su líder y del poblado de Tel Chai.

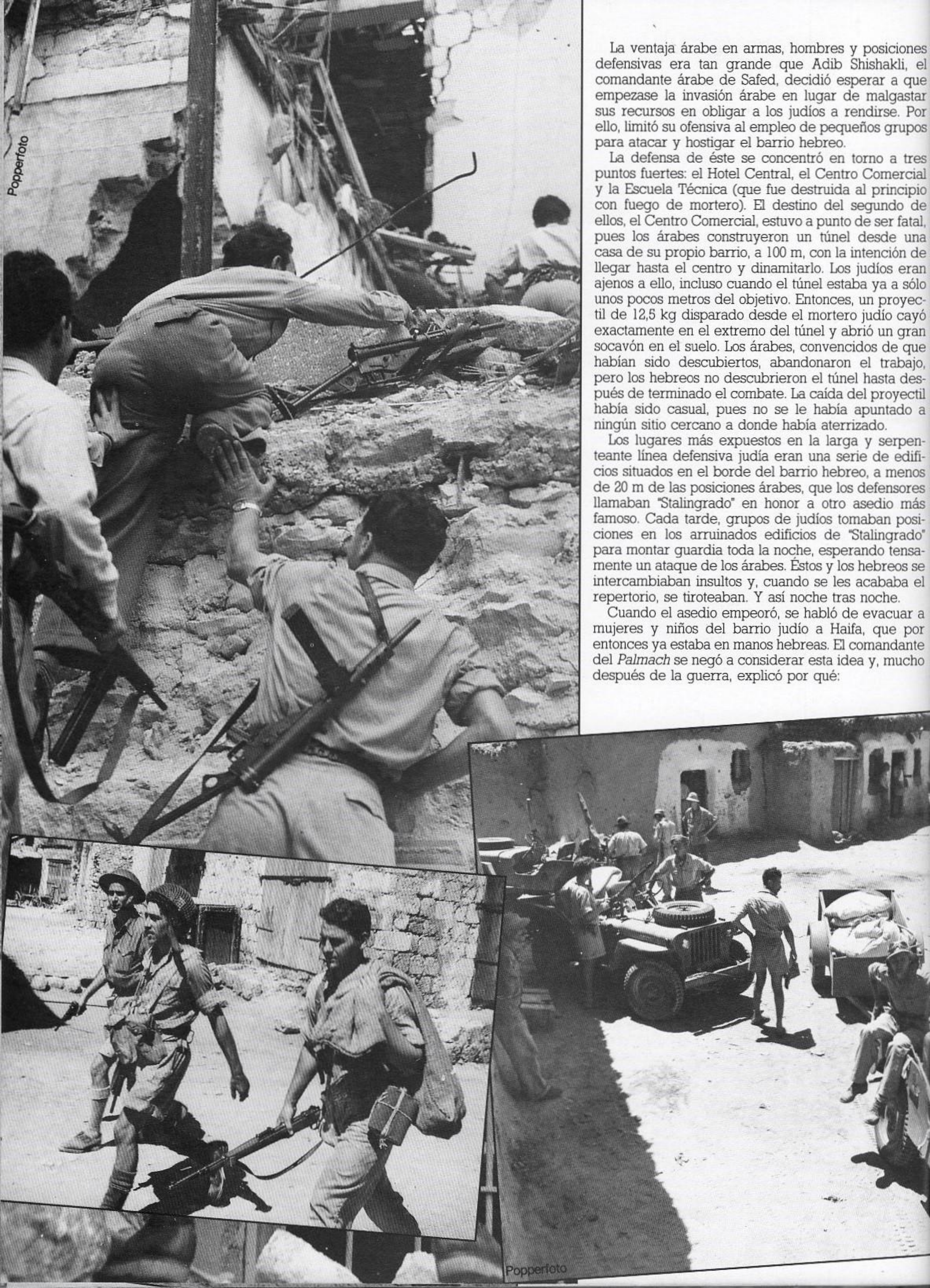
Allon disponía de las fuerzas del *Haganah* en Galilea, además de una nueva brigada del *Palmach*, también denominada Yiftach, formada a partir del 1.° y 3.° batallones, que ya habían combatido en la zona. Decidió que Safed fuese el primer objetivo, debido a su importancia estratégica. No sólo había que romper el asedio árabe, sino que también había que capturar la propia ciudad antes de la invasión árabe. La operación *"Yiftach"* era ya una carrera contrareloj.

Casi tan pronto como los británicos partieron, los árabes bombardearon con morteros el barrio judío y después lo atacaron a pie. La batalla continuó durante 14 horas antes de que cesase el combate y, aunque el barrio judío había resistido, nadie dudaba de que, a menos que llegase ayuda, se rendiría pronto. Pero aquella tarde, un grupo de 35 combatientes del *Palmach* consiguió atravesar las líneas de asedio y entró en Safed en columna de a dos cantando el himno de batalla del *Palmach*. Se distribuyeron alimentos, y su líder, Elad Peled, un comandante de compañía de 21 años de la brigada, asumió el control del barrio judío. Los hebreos tenían ahora siete ametralladoras ligeras, un mortero de 50 mm y 270 fusiles, además de unos pocos subfusiles y granadas, pero poca munición.

EL *PALMACH*

El *Palmach*, o *Plugot Mahatz* (Compañías de Ataque), fue creado por el *Haganah* en mayo de 1941, cuando parecía que no había nada que pudiese detener al *Afrika Korps* de vencer a los Aliados en el desierto occidental y continuar para invadir Palestina. En la época de su creación, la función principal era proteger las ciudades y poblados judíos frente a los ataques y hostigamientos de las cuadrillas árabes cuando se retiraran los británicos y formar el núcleo de una organización guerrillera frente a las tropas de ocupación del Eje. Cuando disminuyó la amenaza de una invasión del Eje, el *Palmach* se convirtió en el arma de ataque del *Haganah*. Al mismo tiempo, hombres de la organización se ofrecieron voluntarios para apoyar a los Aliados y dos compañías del *Palmach* encabezaron la invasión aliada de Líbano y Siria. Los miembros del *Palmach* servían siempre en pequeños grupos repartidos por toda Palestina. Eran entrenados para combatir como pequeñas unidades y se potenciaba el liderazgo y la iniciativa. Eran especialmente expertos en el combate nocturno. En 1947, el *Palmach* se había convertido en una fuerza de elite cuyos soldados iban a estar presentes en casi todos los frentes.

Contribuyó con tres brigadas (6 000 hombres) a las fuerzas judías que rechazaron la invasión árabe en 1948. El *Palmach* fue disuelto oficialmente aquel mismo año. Dejó una huella duradera en las Fuerzas de Defensa israelíes y muchas doctrinas militares de éstas tuvieron su origen en el *Palmach*. Aunque muchos de sus oficiales superiores dejaron el Ejército tras el final de la guerra de 1948-49, la mayoría de los que se quedaron alcanzaron empleos de gran reponsabilidad, incluyendo en cinco ocasiones el de jefe de estado mayor de las Fuerzas de Defensa de Israel.



La ventaja árabe en armas, hombres y posiciones defensivas era tan grande que Adib Shishakli, el comandante árabe de Safed, decidió esperar a que empezase la invasión árabe en lugar de malgastar sus recursos en obligar a los judíos a rendirse. Por ello, limitó su ofensiva al empleo de pequeños grupos para atacar y hostigar el barrio hebreo.

La defensa de éste se concentró en torno a tres puntos fuertes: el Hotel Central, el Centro Comercial y la Escuela Técnica (que fue destruida al principio con fuego de mortero). El destino del segundo de ellos, el Centro Comercial, estuvo a punto de ser fatal, pues los árabes construyeron un túnel desde una casa de su propio barrio, a 100 m, con la intención de llegar hasta el centro y dinamitarlo. Los judíos eran ajenos a ello, incluso cuando el túnel estaba ya a sólo unos pocos metros del objetivo. Entonces, un proyectil de 12,5 kg disparado desde el mortero judío cayó exactamente en el extremo del túnel y abrió un gran socavón en el suelo. Los árabes, convencidos de que habían sido descubiertos, abandonaron el trabajo, pero los hebreos no descubrieron el túnel hasta después de terminado el combate. La caída del proyectil había sido casual, pues no se le había apuntado a ningún sitio cercano a donde había aterrizado.

Los lugares más expuestos en la larga y serpenteante línea defensiva judía eran una serie de edificios situados en el borde del barrio hebreo, a menos de 20 m de las posiciones árabes, que los defensores llamaban "Stalingrado" en honor a otro asedio más famoso. Cada tarde, grupos de judíos tomaban posiciones en los arruinados edificios de "Stalingrado" para montar guardia toda la noche, esperando tensamente un ataque de los árabes. Éstos y los hebreos se intercambiaban insultos y, cuando se les acababa el repertorio, se tiroteaban. Y así noche tras noche.

Cuando el asedio empeoró, se habló de evacuar a mujeres y niños del barrio judío a Haifa, que por entonces ya estaba en manos hebreas. El comandante del *Palmach* se negó a considerar esta idea y, mucho después de la guerra, explicó por qué:



"Fui muy duro al decir que no...Yo sabía que estaba asumiendo una tremenda responsabilidad, pero tuve que tomar la decisión. Si los niños marchaban, la moral habría decaído y yo necesitaba cada gramo de confianza que pudiéramos reunir. Además, no podía distraer tropas para escoltar a los cientos de niños con sus madres a través de las montañas."

Otra decisión difícil fue la referente a los poblados aislados situados entre Safed y los estados árabes vecinos. Muchos estaban siendo atacados y pedían ayuda urgente, pero Allon sabía que el control de Safed era vital para el resultado de la guerra. Por ello concentró sus limitadas fuerzas en la ciudad, confiando, con acierto, que este movimiento alejaría a las tropas árabes de los poblados. Se ordenó que empezase el ataque sobre Safed.

El 3.er Batallón de la Brigada Yiftach, dirigido por Moshe Kelman, se reunió en el monte Canaán, listo para entrar en el barrio judío, desde donde podrían atacar a las secciones árabes de Safed. Sin embargo, primero tenían que romper el asedio y decidieron hacerlo en el lugar más débil del cinturón árabe: las aldeas de Ein Zeitun y Biriya.

A las 03,00 horas del 30 de abril, dos compañías del 3.er Batallón partieron para atacar Ein Zeitun. El ataque se inició con una cortina de fuego de morteros de 76 mm y del "Davidka", el primitivo mortero de fabricación casera del *Palmach*. Al mismo tiempo, todas las posiciones judías de Safed abrieron fuego en un intento de inmovilizar a los árabes e impedirles que ayudasen a la aldea. Siguió un feroz combate durante unos 90 minutos, tras lo cual los árabes rompieron filas y salieron corriendo. Al amanecer, Ein Zeitun estaba en poder del *Palmach*.

Entretanto, un grupo que vigilaba la ruta que conectaba la aldea con Biriya fue objeto de disparos procedentes de la fortaleza de Teggart, en el monte Canaán. El jefe de esos siete hombres se dio cuenta de que sus únicas opciones eran retirarse, abandonando así su misión de proteger el flanco judío, o ponerse a cubierto en Biriya, en manos árabes. El único modo de llevar a cabo esto último era abriéndose paso combatiendo y capturando la aldea. Así lo hicieron. Con ambas aldeas en manos judías, la moral en el barrio hebreo subió. Pero aun quedaba mucho para que el *Palmach* pudiese asegurar Safed.

Arriba: Un miembro del *Palmach* vigila posiciones árabes con una ametralladora Bren. Durante el período del Mandato Británico, los hombres cubrían sus rostros para evitar ser reconocidos y capturados por las autoridades. **Arriba, izquierda:** Armados con subfusiles Sten de 9 mm, miembros del *Haganah*, actualmente el Ejército Regular del estado judío, buscan posiciones de ventaja en un edificio bombardeado de Haifa. El puerto se enfrenta a ataques libaneses y sirios por el norte, y a los iraquíes y la Legión Arabe de Jordania por el este. **Extremo, izquierda:** Miembros del *Haganah* con uniformes mayormente británicos exploran una aldea árabe. **Izquierda:** Una unidad de ataque del *Palmach* montada en *jeep* se reagrupa en un poblado árabe capturado durante el avance para expulsar a las fuerzas egipcias del desierto de Negev.

El plan de Kelman exigía primero la captura de la Ciudadela, que dominaba toda la ciudad

Cuando los elementos del 3.er Batallón empezaron a entrar en el barrio judío, Kelman tomó el mando de todas las fuerzas de la ciudad y empezó a realizar febriles preparativos para capturar las zonas árabes. El 6 de mayo, las fuerzas ya estaban listas para moverse. El plan de Kelman exigía en primer lugar capturar la Ciudadela, que dominaba toda la ciudad. Esta posición constituiría un trampolín desde el que atacar la ciudad. Se envió una sección a capturar la Escuela de Adiestramiento en el lado oriental de la Ciudadela, tras lo cual una segunda sección avanzaría hasta la Ciudadela y cargaría los bien defendidos puestos de su esquina sudeste. Una tercera sección fue enviada a lanzar un ataque de diversión contra la fortaleza de Teggart.

El ataque empezó a las 01,00 horas del 6 de mayo y se capturó la Escuela de Adiestramiento sin dificultades. Pero cuando la segunda sección cargó colina arriba, fue inmovilizada por el intenso fuego procedente de varios puntos fuertes. La batalla duró tres horas y, aunque se enviaron refuerzos, la sección fue incapaz de llegar a la Ciudadela. Al amanecer, Kelman dio la orden de retirarse: el *Palmach* sufrió dos

Popperfoto

LA PRIMERA GUERRA ÁRABE-ISRAELÍ

En 1947, los británicos, cansados de su conflicto con los judíos en el Mandato de Palestina, pasaron el problema a las Naciones Unidas. La Asamblea General aprobó la división del territorio en dos estados separados –uno judío y otro árabe– y estallaron inmediatamente las hostilidades cuando los árabes intentaron asediar a la minoría hebrea. En el período precedente a la retirada británica de mayo de 1948, los judíos sufrieron considerables pérdidas pero consiguieron mantener las rutas vitales abiertas y los convoyes en movimiento. Tras la retirada británica el 15 de mayo, 37 000 hombres de Egipto, Jordania, Siria, Iraq y Líbano invadieron el nuevo estado con la intención de destruirlo. Los israelíes consiguieron contener a las fuerzas invasoras, si bien a un alto coste. Los egipcios avanzaron por la costa, pero se les impidió llegar a Tel Aviv y, aunque la Legión Árabe de Jordania capturó el extremo oriental de Jerusalén, fue incapaz de conquistar el resto de la ciudad.
Tras una tregua de cuatro semanas impuesta por las Naciones Unidas que terminó el 9 de julio de 1948, la Galilea inferior y occidental fue limpiada de fuerzas árabes, las ciudades árabes de Ramle y Lydda fueron capturados y el asedio de la Jerusalén occidental terminó. La última etapa de la guerra empezó a mediados de octubre de 1948 y duró hasta enero de 1949. Las fuerzas israelíes capturaron Beersheba y limpiaron el desierto de Negev, llegando a las inmediaciones de El Arish y Rafah, en el norte del Sinaí. Ocuparon Eilat y consiguieron finalmente la Galilea superior. El 7 de enero de 1949, los egipcios fueron los primeros en acordar la petición de un armisticio. Se produjo un alto el fuego y, en julio, Siria firmó el acuerdo final del armisticio. Las cláusulas de éste mantuvieron las fronteras israelíes hasta la guerra de los Seis Días, en 1967.

muertos y 18 heridos. Los hombres de la Escuela de Adiestramiento, a punto de retirarse, minaron el edificio, que explosionó cuando entraron en él los primeros árabes. Sin embargo, el fracaso del ataque fue un serio golpe para la moral del sitiado barrio judío.

Allon dejó su puesto de mando y entró en Safed para determinar qué había ido mal. Entonces, junto con Kelman, elaboraron un segundo plan. Se decidió atacar tres puntos fuertes simultáneamente –la Ciudadela, la casa Shalva y la comisaría de policía– puesto que en el primer ataque la Ciudadela había recibido apoyo de estas posiciones. Con la esperada invasión árabe a sólo unos días, esta vez no había margen para ningún error.

Una intensa lluvia retrasaba el avance casi tanto como el furioso fuego de ametralladora

A las 21,00 horas del 9 de mayo, se lanzó con el Davidka una bolsa de explosivos que señalaba el comienzo del ataque. Ésta fue a parar a una casamata que protegía la Ciudadela: una gran suerte, pues no había modo alguno de garantizar el alcance del Davidka. La compañía destinada a la captura de la Ciudadela se reunió en el Hotel Central de Safed, tras lo cual, la sección que iba a encabezar el asalto empezó a ascender por la pronunciada ladera de la colina. Una intensa lluvia retrasaba el avance tanto como el intenso fuego de ametralladoras procedente de los árabes atrincherados en la Ciudadela. Cerca de la cima de la colina, la sección quedó inmovilizada. Incapaz de avanzar más, encontraron refugio y empezaron a replicar el fuego. El comandante fue herido y su ayudante, tras tomar el mando, ordenó que llevasen hasta ellos el arma contracarro Piat de la sección. La oscuridad impedía estimar con precisión el alcance, pero el tercer proyectil consiguió hacer impacto directo. La sección subió entonces por la ladera para capturar finalmente la Ciudadela sin más dificultades. Se les unió el resto de la compañía y empezaron a fortificar su posición y prepararse para un contraataque.

La casa Shalva estaba defendida por unos 60 soldados del Ejército de Liberación Árabe (ALA), de mayoría iraquí, armados con tres ametralladoras. La compañía del *Palmach* se reunió en una casa a 50 m de su objetivo y abrió fuego con su Piat y sus fusiles. Bajo esta cobertura de fuego, el equipo de demolición de la compañía –hombres cuyo trabajo era colocar explosivos contra las paredes del objetivo y abrir un agujero por el que pudiesen entrar sus compañeros– avanzó hasta la casa. Colocaron los explosivos pero la lluvia los inutilizó. Avraham Licht, comandante de la compañía, decidió ignorar este contratiempo y dio la orden de cargar contra la posición. Los soldados del ALA combatieron y huyeron, pero no sin antes matar a Licht en el asalto.

La batalla de la comisaría de policía fue la más sangrienta. La posición estaba defendida por unos 100 hombres del ALA y estaba rodeada de alambre de espinos y una pared de piedra. La punta de lanza de la compañía de ataque –una escuadra de fusileros, una de demolición y la del Piat– avanzó hasta el muro de piedra, a 30 m del edificio en sí. La escuadra de demolición intentó utilizar torpedos Bangalore contra el alambre de espino, pero éstos no funcionaron y los dos hombres que habían intentado emplearlos fueron heridos por el fuego procedente del edificio. Los atacantes se vieron obligados a pasar por encima del alambre de espino y se enfrentaron entonces a la tarea de abrir un agujero en uno de los muros. Los defensores utilizaban cualquier arma disponible y todos los miembros del equipo de demolición fueron heridos mientras intentaban colocar sus explosivos. Además, éstos estaban empapados y no funcionaron. Los servidores del Piat y la mayor parte de la escuadra de fusileros también estaban heridos, posiblemente a causa de un proyectil extraviado del Davidka que explosionó encima de ellos. El comandante de la sección y el médico podían seguir apoyándoles disparando contra el edificio. Se enviaron a los soldados de la reserva para sustituir a los heridos y Kelman, en su puesto de mando del Hotel Central, envió hombres a buscar más explosivos.

A las 02,30 horas del 10 de mayo, llegó un nuevo hombre de demolición con un tipo distinto de explosi-



vo del que se esperaba que no se viese afectado por la lluvia. Funcionó, y los fusileros consiguieron abrir dos enormes e irregulares agujeros en el costado del edificio. Los 15 combatientes de la compañía atacante que aún estaban ilesos se dividieron entonces en dos pelotones. El primero entró en el edificio encabezado por Yitzchak Hochman, el jefe de la compañía, mientras que el otro cubrió su entrada, replicando al fuego de los defensores.

Dentro de la comisaría, el combate se llevó a cabo planta por planta. Fue intenso y a menudo confuso. Hochman murió en la lucha por controlar la primera planta y fue su ayudante quien aseguró aquel piso, aunque a un alto coste. Muchos estaban heridos, pues su equipo no era el adecuado para combatir dentro de un edificio fortificado de hormigón. El nuevo comandante de compañía pidió refuerzos para despejar las plantas superiores del edificio y los recibió rápidamente.

Al jefe de la compañía –que, como era usual en el *Palmach*, precedía del frente– le costó un esfuerzo desesperado conducir a sus heridos y exhaustos hombres a las demás plantas para afrontar nuevos encarnizados combates. Hasta el amanecer, no se despejó la tercera –y última– planta.

En un momento dado, el *Palmach* trajo un lanzallamas de fabricación casera e intentó quemar la puerta

Sin embargo, la resistencia árabe no había terminado. Cerrando una pesada compuerta de hierro tras ellos, 19 hombres se hicieron fuertes en el techo del edificio y dispararon contra los soldados del *Palmach* que merodeaban por los alrededores. Durante el día se efectuaron varios intentos para expulsarles, pero todos fracasaron. En un momento dado, el *Palmach* trajo un lanzallamas de fabricación casera con el que intentaron quemar la puerta, pero sólo consiguieron casi incendiar el edificio y herir gravemente a Elad Peled, que pasaba junto a la misma cuando pusieron en funcionamiento el lanzallamas. (Sobrevivió para convertirse en general de división de las Fuerzas de Defensa israelíes.)

Tras varias horas, ocho árabes heridos bajaron del tejado y se rindieron. Los 11 restantes siguieron resistiendo hasta el anochecer, cuando consiguieron bajar y deslizarse en la oscuridad.

Los principales puntos fuertes de Safed ya estaban en manos del *Palmach*. Su captura no sólo acabo con el asedio de una vez por todas, sino que también proporcionó a los judíos unas excelentes posiciones desde las que avanzar sobre las zonas árabes. Era necesario atacar rápidamente antes de que los árabes pudieran recuperarse del choque de su derrota. Compañía por compañía, el 3.er Batallón avanzó hacia sus objetivos, para descubrir que no hacía falta el empleo de armas. Durante la noche, los ciudadanos árabes de Safed, junto con los supervivientes del ALA, habían evacuado la ciudad. La Safed árabe estaba desierta. (Los árabes que ocupaban la fortaleza de Teggart también habían huido, aunque el *Palmach* no lo advirtió durante algún tiempo.)

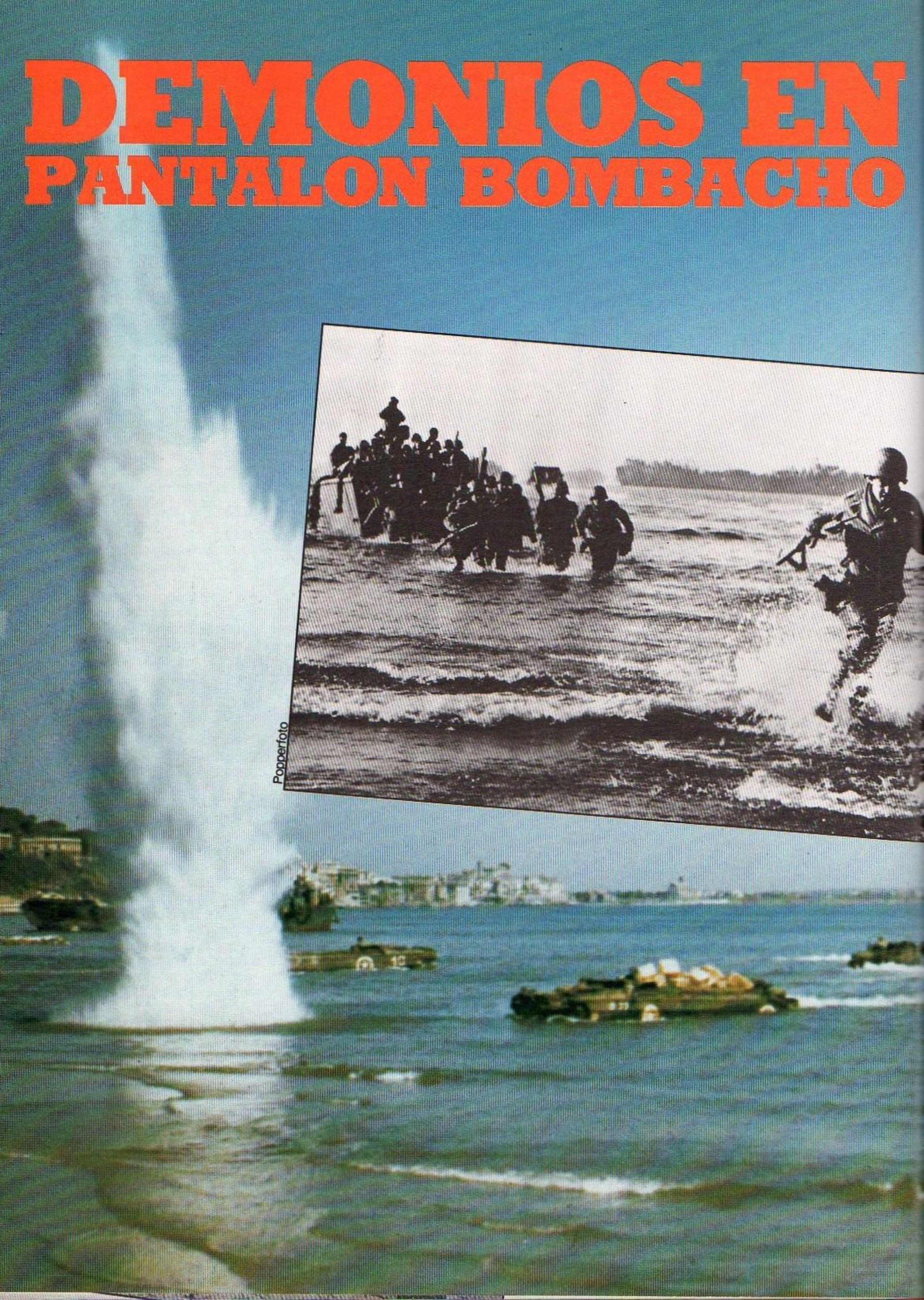
La batalla de Safed fue una de las más encarnizadas de la guerra árabe-israelí de 1948. Cuando los ejércitos árabes invadieron el nuevo estado de Israel unos pocos días después, lo pasaron bastante mal. La cuestión no es si Safed contribuyó o no a la defensa de Israel, sino plantearse qué hubiera ocurrido si Safed hubiese estado en manos árabes cuando empezó la invasión. Desde este punto de vista y dado el valor estratégico de Safed, la batalla por esta ciudad se puede considerar una de las más decisivas y que más merecieron la pena de esa guerra.

Soldado del *Palmach*, Palestina 1948

La ilegalidad del *Haganah* obligó a acudir a diversas fuentes para el equipo de *Palmach*. Este soldado lleva pantalones de faena caqui británicos, una camisa norteamericana, una gorra de lana civil y un *shemar* rojo y blanco a modo de pañuelo de cuello. Tiene un cinturón con cartucheras, y la cantimplora y su funda son del Ejército norteamericano. Su arma es un fusil Modelo 24, la versión checa de la carabina alemana Kar 98k de 7,92 mm.

Superior, izquierda: Un puesto de ametralladoras va a ser instalado en un tejado para hostigar un convoy de tropas árabe. Arriba, izquierda: Miembros del *Palmach* posan junto a ciudadanos de Safed tras el asedio. Izquierda: La ladera en la que se construyó Safed dominaba los principales enlaces de comunicaciones del centro de Galilea.

DEMONIOS EN PANTALON BOMBACHO



Durante cuatro meses de combate cuerpo a cuerpo tras el desembarco de Anzio, los paracaidistas del 504.° Equipo de Combate norteamericano sembraron el terror en el corazón de sus adversarios alemanes.

Las siguientes palabras estaban escritas en el diario de un oficial alemán que halló su final en Anzio:

"Los paracaidistas norteamericanos –demonios con pantalones bombachos– están a menos de 100 m de mi puesto. No puedo dormir de noche; surgen de cualquier parte y nunca sabemos cuándo y cómo volverán a atacar. Parece como si estos demonios de duros corazones estuviesen en todas partes..."

Estos "demonios con pantalones bombachos" eran los hombres del 504.° Equipo de Combate Paracaidista norteamericano, compuesto por el 504.° Regimiento de Infantería Paracaidista (504.° PIR) de la 82.ª División Aerotransportada y el 509.° Batallón de Infantería Paracaidista (509.° PIB). Uno de sus componentes, Ross Carter, narró posteriormente el combate nocturno que caracterizó la fase inicial de la campaña de Anzio: "Nunca nos volvió a resultar tan fácil matar y capturar alemanes sin sufrir bajas como aquella noche. Parecían demasiado aturdidos para disparar, a no ser de modo espasmódico."

Anzio fue una dura y sangrienta campaña. Si fue una ocasión desaprovechada o una maniobra necesaria para vencer las defensas alemanas sigue siendo un tema lleno de polémica. Aparte de esto, hay un hecho cierto: el 504.° PIR y el 509.° PIB se enfrentaron a la flor y nata alemana de entonces. Estas dos unidades no sólo afrontaron lo peor de los contraataques alemanes, sino que también lo hicieron por sí solos. Según comentaría después Carter: "Lo de Anzio fue una batalla que pasará a la historia, y a cualquiera que estuviese allí se le habrá quedado grabada como una quemadura de soplete."

En diciembre de 1943, ambas unidades paracaidistas se habían retirado del frente y marchado a Nápoles a descansar, reequiparse y recibir reemplazos. Los paracaidistas sabían por experiencia que cuando "los de arriba" les mandaban a descansar, permitiéndoles fraternizar con la población local y dándoles tres comidas al día, es que estaban siendo cebados para la siguente operación. Tenían razón. Se había preparado un escenario para un desembarco anfibio en Anzio, denominado operación *"Shingle"*, y a los paracaidistas les tocaba una de las tareas capitales.

Los Aliados habían buscado desesperadamente un método de terminar con aquellas tablas en la campaña italiana. Un desembarco anfibio en Anzio parecía la repuesta a sus deseos. Desde las colinas de Alban, 340 km al norte de Anzio, un observador puede estar situado a 4 500 m sobre la llanura costera; la captura de este lugar no sólo cubriría la cabeza de playa, sino que también abriría el camino a Roma. Con las fuerzas aliadas a sólo 15 km de la "ciudad de los emperadores", la respuesta alemana consistiría en debilitar la Línea Gustav, permitiendo así a los Aliados capturar Monte Cassino y avanzar hacia el norte.

En principio se planeó que el 504.° PIR, mandado por el coronel Reuben H. Tucker, saltase detrás de la cabeza de playa, como fue el caso de Sicilia y Salerno. Sin embargo, el comandante de las fuerzas de desembarco del VI Cuerpo norteamericano, el general John P. Lucas, temía la posibilidad de que los paracaidistas fuesen tiroteados por las fuerzas propias. Por ello decidió enviarlos al amanecer, por detrás del 509.° PIB y los Ranger norteamericanos. La Hora H de toda la operación era las 02,00 del 22 de enero de 1944. La 1.ª División británica, al mando del general W. Penney, desembarcaría a la izquierda; la 3.ª División norteamericana del general Lucian Truscott lo haría por el flanco derecho; mientras la primera oleada en el centro de la fuerza de desembarco consistía en un regimiento de tres batallones Ranger y el 509.° PIB.

Los nervios empezaban a fallar, pero los hombres persistieron en su misión y rompieron el cerco

El desembarco se desarrolló de modo impecable. Una vez que los 243 buques de la flota invasora hubieron anclado junto a la costa poco antes de la

Fotografía principal: Un proyectil de la artillería alemana aterriza peligrosamente cerca de una flotilla de lanchas de desembarco que llega a tierra en Anzio. Inserta, izquierda: Corriendo hacia la cabeza de playa. Abajo: El general Lucas (izquierda) despacha con el comandante de la 1.ª División británica, el general Penney.





HÉROES DE ANZIO

Cuando llegó el desembarco de Anzio, tanto el 504.° Regimiento de Infantería Paracaidista (504.° PIR) como el 509.° Batallón de Infantería Paracaidista (509.° PIB) ya habían conseguido sólidas reputaciones en combate. Como batallón independiente, el 509.° PIB había saltado en Argelia en noviembre de 1942 durante el primer asalto aerotransportado de las fuerzas norteamericanas. En setiembre de 1943, se había lanzado también en las colinas que rodeaban la cabeza de playa de Salerno. El comandante del batallón era el teniente coronel William P. Yarborough, un oficial que había acompañado al 505.° Regimiento de Infantería Paracaidista en su salto de combate sobre Sicilia en julio de 1943. Como uno de los dos regimientos paracaidista de la 82.ª División Aerotransportada, el 504.° PIB también había saltado en Sicilia. Una vez asegurada Salerno, la 82.ª División se retiró del combate y fue enviada a Gran Bretaña a prepararse para la invasión de Normandía. El 504.° PIR y el 509.° PIB, sin embargo, permanecieron en Italia y fueron enviados tierra adentro para combatir como infantería de a pie. Amalgados en el 504.° Equipo de Combate para la operación *"Shingle"*, al 504.° PIR y el 509.° PIB se les unió el 367.° Batallón de Artillería Paracaidista y la Compañía C del 307.° Batallón de Ingenieros Paracaidistas. Tras retirarse de Anzio a Nápoles, el 504.° PIR zarpó para Gran Bretaña. Desde allí, la unidad tomó parte en el salto de combate sobre Holanda el 17 de setiembre de 1944, como parte de la operación *"Market Garden"*. Arriba: La insignia del 504.° Regimiento de Infantería Paracaidista.

Hora H, las tropas de asalto subieron a sus lanchas de desembarco de infantería (LCI) y se dirigieron hacia sus playas correspondientes a través de una mar en calma. Se consiguió una completa sorpresa y los pocos alemanes en la zona sólo pusieron una débil resistencia. Los paracaidistas del 509.° PIB, mandados por el teniente coronel William P. Yarborough, desembarcaron en la oscuridad y se dirigieron silenciosamente a la ciudad de Nettuno, tres kilómetros al noreste. Todavía protegidos por la oscuridad, los 3 000 hombres del 504.° Equipo de Combate de Tucker embarcaron en sus LCI y llegaron a la cabeza de playa al amanecer. Carter escribió después: "Todo estaba tranquilo y parecía un buen momento; estábamos nerviosos porque los buenos momentos son los que matan a los hombres en el Ejército."

De pronto, seis bombarderos en picado alemanes surgieron del sol y se lanzaron al ataque. Sólo una de sus bombas dio en el blanco, una LCI que llevaba una sección del 3.er Batallón, matando a todos sus ocupantes. El patrón de la embarcación de Carter se negó a acercarse más a la orilla, obligando a la sección a efectuar la última parte del viaje por sus medios, con 2,5 m de profundidad. Aunque iban pesadamente cargados de armas, munición, granadas y demás equipos, los hombres llegaron a tierra aunque estuvieron a punto de perder a algunos de los más bajos por la profundidad del agua.

A media tarde, tras haber secado sus uniformes, los paracaidistas formaron y marcharon a una zona de reagrupamiento en el bosque de Padiglione, tres kilómetros tierra adentro. El general Lucas siguió enviando tropas y equipos a tierra; la tarde del día 22 ya había 36 000 hombres y 3 200 vehículos en una cabeza de playa de cinco kilómetros de profundidad y 25 km de ancho. Para los paracaidistas del 504.° PIR, atrincherados como precaución ante posibles contraataques enemigos, era una noche aburrida pero lluviosa y barrida por el viento. Esta sería la última noche tranquila en Anzio por muchas semanas: el mariscal de campo Kesselring había reaccionado a la amenaza aliada con su acostumbrada presteza.

Aun antes del amanecer del 22 de enero, Kesselring había empezado a ordenar a sus unidades que marchasen a Anzio para bloquear la cabeza de playa e impedir a los Aliados que les flanqueasen. En seis horas había reunido lo mejor de 11 divisiones, que ahora convergían en la cabeza de playa. Entretanto, una serie de patrullas móviles aliadas fueron enviadas a sondear la fuerza defensiva del enemigo. Las tropas de la 1.ª División británicas habían avanzado un buen trecho hacia el norte y el oeste y la 3.ª División norteamericana se había desplazado animadamente al noreste, extendiendo su porción de frente a 33 km. Sin embargo, las fuerzas de Truscott dieron pronto con la dura resistencia de la División Hermann Göring.

Los paracaidistas del 504.° PIR, antes en reserva, fueron entonces enviados al flanco derecho del avance del VI Cuerpo tierra adentro y al otro lado del canal de Mussolini. Éste estaba situado en el extremo oriental de la cabeza de playa, en una zona conocida como las marismas de Pontine. Los taludes de 10 m del canal constituían un formidable obstáculo. El 24

Derecha: Una vez reforzada la cabeza de playa con carros pesados, las patrullas de infantería se aventuran hacia las líneas alemanas por las sendas que ya han sido limpiadas de minas enemigas (extremo derecho). Abajo: El canal de Mussolini, hogar y terreno de caza de los "demonios con pantalones bombachos". Arriba, derecha: Tropas alemanas se rinden en la ciudad de Cisterna el 25 de mayo de 1944.





de enero, el coronel Tucker recibió la orden de capturar Borgo Piave, una aldea situada a tres kilómetros al este del canal. A la cabeza de tres batallones, los paracaidistas se lanzaron al otro lado del obstáculo frente a la artillería y cañones de 20 mm alemanes. Los paracaidistas llegaron a su objetivo y rápidamente se atrincheraron. Pero su estancia en Borgo Piave fue corta: los refuerzos enemigos, en forma de carros de combate y artillería de las *Waffen* SS, contraatacaron e hicieron retroceder a los batallones al canal.

Ya habían pasado dos días desde el desembarco inicial y Kesselring tenía formado un anillo de tres divisiones de combate. Más, estaban en camino. Con el experto general von Mackensen al mando de las defensas alemanas de Anzio, se perdió la oportunidad para los Aliados de romper el bloqueo en dirección a Roma.

Durante la semana posterior al 22 de enero, los comandantes aliados empezaron a aguijonear a Lucas para que se moviese. Por ello éste ordenó un ataque masivo, programado para el domingo 30 de enero. La 1.ª División británica, reforzada por un tercio de la 1.ª División Acorazada norteamericana, además del 3.er Batallón del 504.° PIR, lanzarían un asalto hacia el norte, en dirección a Campoleone. Tras llegar a su objetivo, la 1.ª Acorazada se abriría paso hacia el oeste y flanquearía las posiciones alemanas en las colinas de Alban. Un ataque secundario sería la tarea de la 3.ª División de Infantería norteamericana, los Ranger de Darby y el 1.° y 2.° Batallones del 504.° PIR. Su misión era capturar Cisterna tras cortar la Carretera Siete (que iba de Borgo Piave, al sur, a Roma, al norte). Una vez cumplida esta misión, la fuerza avanzaría sobre Velletri, situada en el extremo sur de las colinas de Alban. Además de capturar terreno vital,

ANZIO: LA PALANCA QUE FALLO

Fue la decisión de Hitler de concentrar sus recursos en el sur de Italia en lugar de en el norte lo que hizo inevitable el desembarco de Anzio. El mariscal de campo Kesselring había conseguido "amarrar" al Octavo Ejército británico y al Quinto Ejército norteamericano y esto había reducido el avance aliado hacia Roma a paso de tortuga. En diciembre de 1943, se recomendó a Churchill una operación anfibia que obligaría a Kesselring a debilitar sus fuerzas a lo largo de la Línea Gustav. Anzio, sólo 48 km al sur de Roma, era la opción ideal. El comandante de las fuerzas de tierra en Italia, el general Harold Alexander, dio sus instrucciones al general Mark Clark, comandante del Quinto Ejército. Las fuerzas de Clark tenían que "cortar las principales comunicaciones del enemigo en las colinas Alban al sudeste de Roma y amenazar la retaguardia del XIV Cuerpo alemán". Denominado operación *"Shingle"* y programado para el 22 de enero de 1944, el desembarco de Anzio fue dirigido por el general John P. Lucas, comandante del VI Cuerpo norteamericano. A partir de las 02,00 horas de la madrugada del 22 de enero, los equipos de asalto del VI Cuerpo norteamericano llegaron a tierra. El desembarco no tuvo resistencia. Sin embargo, en lugar de aprovechar esta ocasión y lanzarse desde la cabeza de playa tierra adentro, Lucas optó por una postura más precavida y procuró reagrupar sus fuerzas.

Kesselring aprovechó mucho mejor el tiempo. En seis horas, el comandante alemán tenía un total de 10 divisiones convergiendo en Anzio. La oportunidad de oro de los Aliados de inclinar a su favor la balanza en Italia se había desperdiciado y quedaron cercados en la cabeza de playa durante cuatro meses. Tras la destrucción de la posición clave alemana en Monte Cassino, se lanzó una nueva ofensiva aliada a mediados de mayo. Ésta obligó a los alemanes a retirarse de la Línea Gustav y de Anzio, facilitando a las dos fuerzas aliadas enlazar el 25 de mayo.

esto serviría para desviar la atención enemiga del canal de Mussolini.

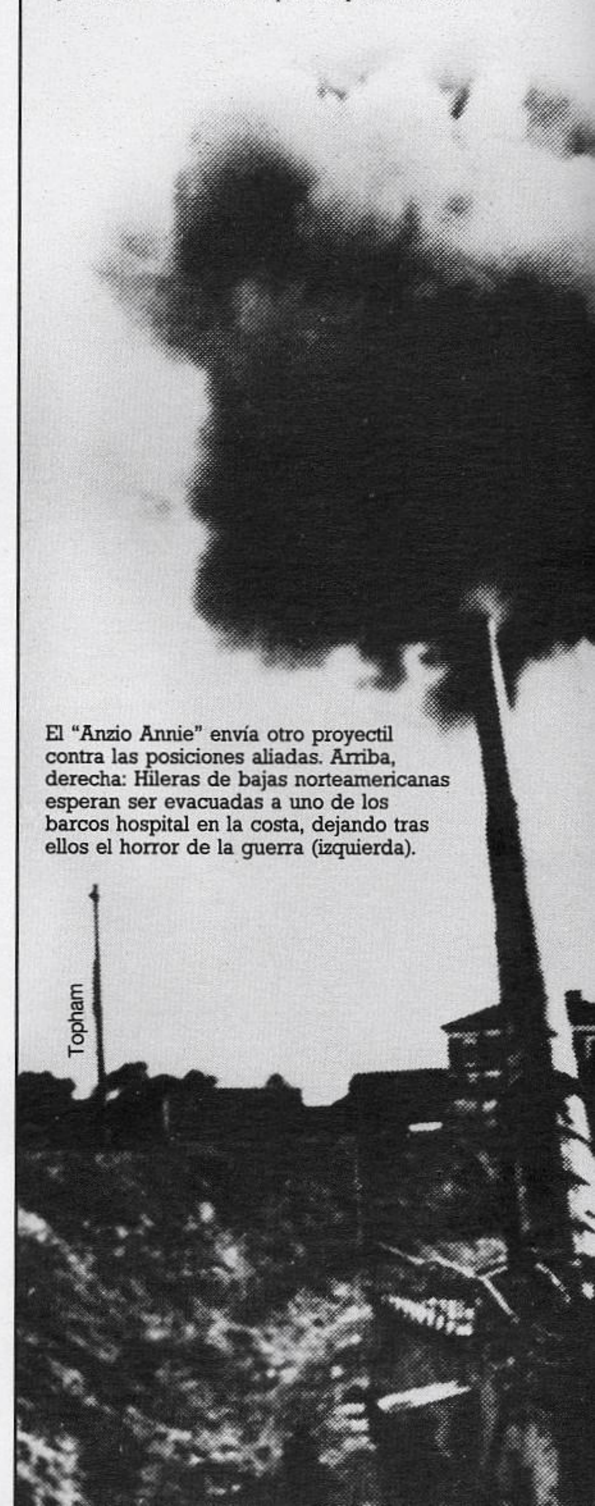
Al principio, el ataque británico marchó bien... hasta que dio con la fuerte resistencia alemana tan esperada. Con carros de combate y cañones ferroviarios, el enemigo envió acero caliente contra las filas de las tropas que avanzaban. El ataque terminó por fin tras todo un día de intensos combates. Las perspectivas de la 3.ª División de Infantería norteamericana parecían prometedoras al principio. Los 750 Ranger se infiltrarían hacia Cisterna en las primeras horas del 30 de enero, allanando el camino para un ataque a gran escala. En el flanco derecho, los paracaidistas del 504.º PIR efectuarían un ataque de diversión a través del canal de Mussolini.

Pero los Ranger fueron directos al desastre. Los alemanes habían trasladado unidades frescas delante de Cisterna y, tras 12 horas de intensos combates, todos menos seis de los hombres fueron muertos o capturados. El 1.º y 2.º Batallones del 504.º PIR salieron mejor librados. Los paracaidistas pasaron al otro lado del Canal, en tierra de nadie, y procedieron a matar o capturar a todo alemán que ofreciese resistencia. Según contó después Carter: "Sabíamos que estábamos rodeados pero, por experiencia, también sabíamos que eramos un hueso demasiado duro de roer para los Krautheads." El 2.º Batallón pasó a través del 1.º y capturó toda una compañía enemiga, incluido el comandante de la unidad. Cuando la artillería alemana enemiga abrió fuego contra las posiciones del batallón, uno de los paracaidistas ordenó al comandante de la compañía alemana que hiciese una tabla de orden cerrado a la vista de los artilleros enemigos. El capitán se mostró reacio hasta que el oficial paracaidista gritó: "Maldito idiota, o haceis gimnasia o morís". El observador de artillería alemán vio a sus compañeros marcando el paso de la oca y ordenó a los cañones que cesase el fuego.

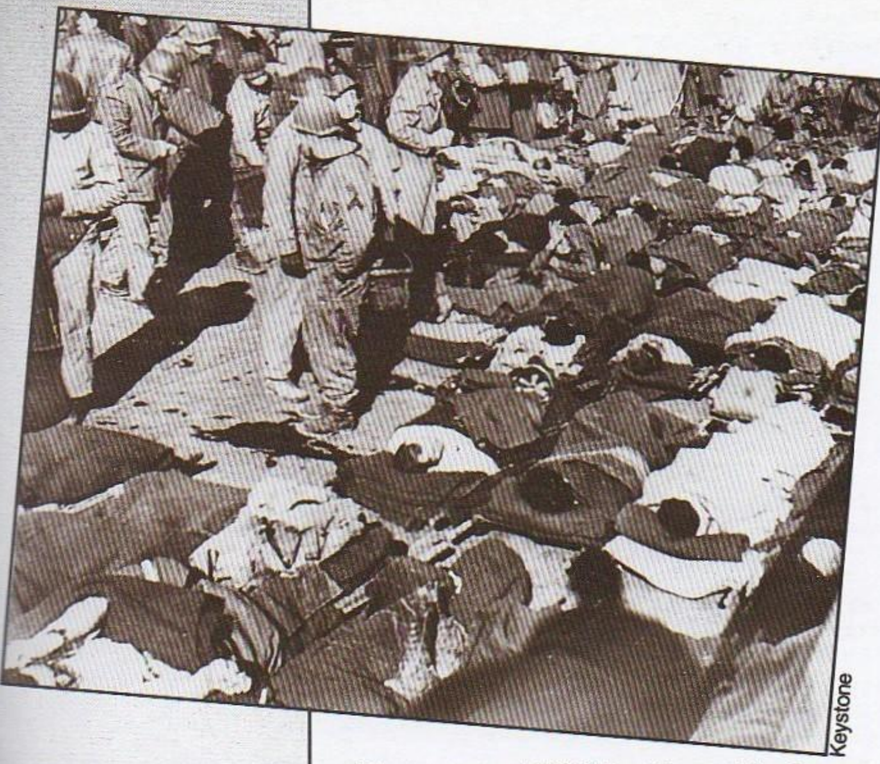

Topham

Para los paracidistas del 504.º PIR, endurecidos por las batallas de las montañas italianas, la perspectiva de combate abierto en la zona del Canal era una oportunidad demasiado buena para desaprovecharla; las bajas alemanas fueron muchas durante el encarnizado combate que siguió. La Carretera Siete había sido alcanzada, pero los carros de apoyo fueron incapaces de atravesar el Canal, pues habían desaparecido la mayoría de los puentes. Los paracaidistas no pudieron pasar más allá del río Cisterna y la iniciativa pasó a los alemanes.

Von Mackenson tenía preparados sus planes para un contraataque incluso antes de que se lanzase la principal ofensiva aliada y, el 3 de febrero, los alemanes contraatacaron. El principal esfuerzo se centró contra la 1.ª División británica, reforzada por el 3.er Batallón del 504.º PIR. Tras varios días de febril lucha, las tropas alemanas hicieron retroceder a los Aliados a la línea de la cabeza de playa original. El fuego de la artillería pesada y las repetidas oleadas de ataque de carros de combate redujeron las compañías de fusileros del 3.er Batallón del teniente coronel W.L. Freeman a grupos de 20 a 30 hombres. A pesar de ello, los paracaidistas resistieron en su terreno hasta que fueron relevados por tropas frescas.


Topham

El "Anzio Annie" envía otro proyectil contra las posiciones aliadas. Arriba, derecha: Hileras de bajas norteamericanas esperan ser evacuadas a uno de los barcos hospital en la costa, dejando tras ellos el horror de la guerra (izquierda).


Keystone

Mientras tanto, el 509.º PIB estaba resistiendo cerca del centro de la línea de la cabeza de playa. Los infantes alemanes arremetían contra las defensas de los paracaidistas en busca de puntos débiles aprovechables durante el siguiente ataque. El teniente coronel Yarborough ordenó a las patrullas de reconocimiento que localizasen la situación exacta y la fuerza del enemigo. Una de estas patrullas estuvo mandada por el cabo Paul Huff. Cuando los paracaidistas salieron de sus posiciones, la cautela era su principal objetivo. Pero la patrulla de Huff fue detectada cuando se acercaba a las líneas alemanas y sometida a un furioso tiroteo enemigo. El cabo Huff reaccionó rápidamente, puso sus hombres a resguardo y se lanzó a campo abierto en un intento de atraer el fuego lejos de su patrulla. Desgraciadamente, Huff entró en un campo de minas. Las ametralladoras y los cañones ligeros de 20 mm dirigieron su fuego hacia su peligrosa posición.

Sujetando su subfusil, Huff se arrastró entre las minas hasta 10 m de la ametralladora más cercana. Se puso en pie y cargó contra la posición del arma, matando a sus servidores. Semejante audacia desconcertó de tal modo a los demás alemanes que Huff tuvo tiempo suficiente para volver junto a sus hombres y dirigirlos hacia las líneas aliadas para informar de la situación del enemigo. Aquel mismo día, una gran patrulla de combate de la Compañía A, incluido el propio Huff, volvió después a aquel escenario: los paracaidistas salían en busca de lucha. Y la encontraron. En el encarnizado combate que siguió, el cabo Huff peleó como un tigre. Puso en fuga una compañía enemiga de 125 hombres cuyas bajas sumaron 27 muertos y 21 prisioneros.

La cabeza de playa seguía aun intacta y el aumento de fuerzas aliadas continuaban. Pero los alemanes poseían gran abundancia de carros de combate, cañones de 88 mm y artillería pesada, y pudieron lanzar una persistente lluvia de proyectiles contra las tropas de la cabeza de playa. Tras resitir el contraataque alemán, los tres batallones del 504.º se reunieron a lo largo de los márgenes del canal Mussolini. Durante 63 días y noches, los paracaidistas se vieron obligados a vivir como topos. Durante el día abrían profundos agujeros en la tierra para protegerse del intenso bombardeo de artillería. Sin embargo, durante la noche, se aventuraban en pequeñas patrullas para infiltrarse en las posiciones enemigas.

Los alemanes también enviaron patrullas para infiltrarse en las posiciones avanzadas de los tres batallones. Sin embargo, éstos estaban bien camuflados y ocupados por soldados que habían dormido bien durante todo el día a fin de permanecer alerta durante la noche. Los paracaidistas dejaban pasar a las patrullas enemigas, pero enviaban un mensaje por radio a unos de emboscada armados con subfusiles cuidadosamente situados 100 m más atrás. Estos hombres salían de sus agujeros en el momento adecuado y acababan con los intrusos. Ross Carter contó que un prisionero alemán había exclamado:

"Ustedes, malditos *verdammt*, están locos. En el ataque de la semana pasada nuestras patrullas informaron que la línea sólo la ocupaban unos pocos. Trajimos nuestra artillería y atacamos. Ustedes nos dispararon desde algún punto y nos barrieron. Nuestros muertos llenaron seis ambulancias. No nos importa en absoluto luchar contra la infantería regular, pero sí contra esos demonios con pantalones bombachos."

El apodo se había popularizado; a partir de Anzio, los hombres del 504.º PIR serían ya para siempre los "demonios con pantalones bombachos".

A mediados de febrero, el general von Mackensen tenía 10 divisiones rodeando la cabeza de playa y listas para atacar. Lanzaron su ofensiva el 16 de febrero y casi quebraron la línea. Pero la cabeza de playa aguantó. El general Lucas fue por fin relevado del mando el 22 de febrero, y sustituido por el general Truscott.

Mackensen lanzó otro ataque a todo o nada el 20 de febrero, con el énfasis principal contra el 509.º PIB. La batalla duró tres días, pero los paracaidistas de Yarborough conservaron su terreno a pesar de que sus filas fueron casi aniquiladas por los aplastantes embates del enemigo.

"Los *Krauthead* se sentaron en las colinas de Alban comiendo tranquilamente sus *wieners* con sauerkraut"

Un tiempo deplorabe convirtió la batalla de Anzio en una situación sin salida, pero los alemanes siguieron bombardeando la cabeza de playa las 24 horas. Según narró Carter:

"Los *Krauthead* se sentaron en las colinas de Alban comiendo tranquilamente *wieners* y *sauerkraut*, escudriñaban a través de sus telémetros de alta calidad para delimitar campos de tiro y dirigían a placer un preciso fuego de artillería a todos los puntos de la cabeza de playa."

No había ningún lugar seguro y toda la zona estaba bajo observación directa del enemigo. Los alemanes desplazaron cañones ferroviarios de 210 mm y 280 mm por el tendido que pasaban al sur de las colinas de Alban. Los soldados aliados les llamaban "Anzio Annie" y "Anzio Express"; cada uno de sus proyectiles sonaba como un tren lanzado velozmente colina abajo. Los cañones disparaban durante 10 minutos antes de ser retirados a un refugio que los protegiese del fuego de contrabatería.

Tras 63 días de intensos combates, los supervivientes del 504.º PIR se retiraron de Anzio y fueron enviados a Nápoles. El batallón había quedado reducido a la mitad de sus efectivos. El 509.º PIB fue retirado del frente poco después, tras permanecer 73 días combatiendo en Anzio. El 509.º tenía una fuerza normal de 700 hombres, pero había quedado en sólo 125 cuando se retiró.



Inferior, izquierda: Un helicóptero de la Infantería de Marina transporta suministros a una base de tiro. Superior: El zumbido de los helicópteros UH-1H responde a una urgente petición de refuerzos. Abajo, derecha: Paracaidistas de la 101.ª Aerotransportada dirigen su fuego contra posibles posiciones del EVN.

Topham

AGUILAS AULLADORAS

Durante la batalla de la Colina de la Hamburguesa, los paracaidistas de la 101.ª División Aerotransportada combatieron con una tenacidad que asombró al enemigo.

Para los hombres del 3.er Batallón del 187.º de Infantería (3/187) del teniente coronel Weldon Honeycutt no había aparentemente nada de particular aquella mañana del 11 de mayo de 1969. Como parte de la 3.ª Brigada de la 101.ª División (Aeromóvil) Aerotransportada norteamericana, ellos estaban de nuevo de patrulla en las abruptadas y solitarias regiones de Vietnam del Sur. Mientras la Compañía B del 3/187 se abría paso a los largo de las estrechas rutas montañosas que conducían a un cerro de densa vegetación, el soldado que iba en cabeza miró hacia delante y comprobó el camino. La compañía se dirigía hacia un lugar marcado en los mapas militares norteamericanos como Cota 937. Conocida por los vietnamitas como Dong Ap Bia, la zona pronto sería conocida en el mundo como la Colina de la Hamburguesa.

La 3.ª Brigada había llegado al valle de A Shau el día anterior a bordo de 65 helicópteros UH-1H Huey de la división aeromóvil. No fue una llegada discreta y, con toda seguridad, cualquier fuerza norvietnamita en la zona estaría ya alerta por la presencia de las "Aguilas Aulladoras". Pero la brigada se dividió en unidades tamaño compañía y comenzó a peinar el valle en busca de concentraciones de tropas enemigas o de puntos de abastecimiento. El valle de A Shau, cerca de la frontera con Laos, en el noroeste de Vietnam del Sur, era una importantísima ruta de infil-



tración de norvietnamitas que se dirigían a la Ruta Ho Chi Minh para atacar las pobladas regiones costeras de Hue. La misión de la 3.ª Brigada, denominada operación *"Apache Snow"*, consistía en obstaculizar el aumento de tropas enemigas en esta zona y adelantarse a un posible ataque a la costa.

Las anteriores operaciones de este tipo no habían conseguido efectuar contactos sustanciosos con el enemigo, pero este hecho no ofrecía confianza a los hombres durante su avance a través de la hierba de 2,5 m de altura del valle y por el bosque que alfombraba los cerros montañosos colindantes. El miedo era un constante compañero del soldado de patrulla en Vietnam, pues nunca sabía cuándo le mataría una mina, alguna trampa más rústica o una repentina emboscada. Pero también acompañaba a los soldados un sentimiento aun más pertubador: la sensación de fracaso y derrota que había reducido la moral del Ejército norteamericano a un nivel permanente bajo. En 1969 ya no podía asumir que el soldado norteamericano estaba incuestionablemente preparado para combatir al enemigo con todas sus fuerzas cuando se le ordenase. Era difícil continuar la lucha cuando se carecía de un sentido de finalidad y se rumoreaba que ya estaba en marcha la retirada norteamericana de Vietnam. Para muchos, la supervivencia personal se había convertido en la única meta.

Cuando comenzó el combate, el 11 de mayo, fue relativamente inesperado. Mientras la Compañía B avanzaba cautelosamente a través del bosque hacia la Cota 937, surgió un ráfaga de fuego automático de la densa vegetación. Algunos hombres fueron alcanzados; otros se retiraron a cubierto y lucharon por replicar el fuego de un enemigo invisible. Con la tensión del momento, era casi imposible identificar un blanco pero estaba claro que había un gran número de norvietnamitas. Cualquier paso adelante provocaba una lluvia instantánea de fuego de armas portátiles y ametralladoras. Aunque la Compañía B estaba inmovilizada, ya había cumplido su función primaria de localizar a los norvietnamitas. Siguiendo el proceso habitual de los norteamericanos en Vietnam, el comandante de la compañía llamó entonces a la Fuerza Aérea y a la artillería del 3.ª Brigada, situada en la base de fuego de apoyo de Ta Bat, para que destruyesen al enemigo. La compañía se retiró a lo que se consideraba una distancia segura y esperó a que empezase el asalto. Las laderas donde estaban las posiciones enemigas se convirtieron pronto en un infierno de *napalm* cuando la USAF lanzó su ataque táctico. También bombardeó la artillería. Parecía imposible que ningún cuerpo hubiese sobrevivido a semejante cortina de fuego, pero los siguientes movimientos de la Compañía B atrajeron de nuevo fuego de armas portátiles. El enemigo no había cambiado de posición.

TRH

101.ª DIVISIÓN AERO-TRANSPORTADA (AEROMÓVIL)

La 101.ª División Aerotransportada norteamericana –apodada las "Aguilas Aulladoras"– fue una de las más famosas formaciones de la Segunda Guerra Mundial. Tan pronto como empezó la participación a gran escala del Ejército norteamericano en Vietnam, el verano de 1965, la 1.ª Brigada de la división fue enviada a Cam Ranh. Una y otra vez, los paracaidistas de choque demostraron su valía durante los desesperados combates contra las fuerzas del Ejército norvietnamita y el Vietcong.

En 1967, el Alto Mando norteamericano decidió transferir las dos brigadas restantes de la división a Vietnam y hacer de la 101.ª Aerotransportada la segunda formación "aeromóvil" en el Ejército norteamericano. Para conseguirlo, la división debía poseer su propia flota integrada de helicópteros, capaz de proporcionar transporte, evacuación médica, cobertura aérea y reconocimiento a toda la formación. Cundo llegó la orden de marchar a Vietnam, tanto la 2.ª como la 3.ª Brigada de la 101.ª División Aerotransportada estaban muy por debajo de sus efectivos. Como consecuencia directa de ello, cuando las dos unidades llegaron a Vietnam, en diciembre de 1967, una gran parte de su personal hubo de proceder de otras unidades del Ejército. Muchos de estos hombres no tenían entrenamiento de salto. La división experimentó retrasos antes de poder reunir suficientes helicópteros y personal de vuelo preparado para cubrir las necesidades. El título de "Aeromóvil" se le concedió en agosto de 1968, pero el grupo completo de tres batallones de aviación de 400 helicópteros no estuvo en acción con la unidad hasta mediados de 1969. La 101.ª División Aerotransportada actuó bien durante todo el difícil período de retirada de combate de Vietnam y defendió a la perfección el concepto de movilidad aérea en el campo de batalla de Vietnam.

Para el comandante de la 3.ª Brigada, el coronel Joseph B. Conmy Jr., y el jefe del batallón, el teniente coronel Honeycutt, el hecho de que los norvietnamitas permaneciesen en el mismo terreno ofrecía una excitante –e inesperada– oportunidad para infligirles numerosas pérdidas. Normalmente, incluso aunque se hubiese establecido contacto, un enemigo poco equipado y móvil ya habría desaparecido antes de que le pudiesen producir muchas bajas. Al día siguiente, el 12 de mayo, Honeycutt había enviado las cuatro compañías de su batallón a combatir a la Cota 937. Los informes sugerían que la posición era probablemente el cuartel general del 29.º Regimiento del Ejército de Vietnam del Norte (EVN). Era una presa por la que merecía la pena combatir.

La Compañía B pasó las horas del día del 12 de mayo preparando una zona de aterrizaje para los helicópteros de evacuación médica, mientras que las demás compañías se colocaron en sus puestos. El bombardeo de los norvietnamitas con ataques aéreos y fuego de artillería continuó todo el día y la noche siguiente. El 13 de mayo, todo estaba listo para un asalto de infantería sobre la Cota 937. Con las compañías A y D en reserva, las compañías B y C empezaron a avanzar hacia el noroeste, abriéndose paso cuidadosamente por las laderas iniciales. Tras una media hora, las compañías entraron de repente bajo el intenso fuego enemigo. Los norvietnamitas estaban atrincherados en emplazamientos casi invulnerables que habían resistido la lluvia de *napalm* y explosivos prácticamente intactos. Las aberturas de aquellas casamatas estaban a ras del suelo, ocultas por la vegetación, y ofrecían al EVN sectores de tiro cruzados que cubrían cada rincón en las laderas montañosas. Las dos compañías norteamericanas quedaron pronto inmovilizadas, incapaces de avanzar por ningún lado.

Parecía un buen momento; estábamos nerviosos porque los buenos momentos son los que matan a los hombres en el Ejército

Al día siguiente, el 14 de mayo, los hombres del 3.er Batallón fueron testigos de otra lucha frustada. Esta vez, las Compañías B, C y D subieron colina arriba por separado, en distintas líneas de avance. Para los soldados de la Compañía B, ya era la tercera vez que se lanzaban bajo el fuego enemigo desde que comenzase la acción. Los nervios empezaban a fallar, pero los hombres persistieron en su misión y, de hecho, rompieron el bloqueo a través de una línea de fortificaciones norvietnamitas para llegar a la cresta de un cerro situado entre ellos y lo alto de la colina. Pero no sirvió de nada. La Compañía C entró en serias dificultades y hubo de retirarse con su comandante herido.

La Compañía B no pudo seguir avanzando sin apoyo adecuado y, una vez más, los hombres tuvieron que retroceder.

El coronel Conmy y el teniente coronel Honeycutt seguían decididos a aprovechar aquella ocasión para golpear con dureza a los norvietnamitas y comenzaron inmediatamente los preparativos para otro asalto el 15 de mayo. Honeycutt retiró a la maltrecha Compañía C para que descansase y la sustituyó por la Compañía A. Esta unidad aún no había entrado en combate.

Entretanto, Conmy ordenó al 1.er Batallón del 506.º de Infantería (1/506), otra de las formaciones componentes de la 101.ª Aerotransportada, que se desplazase al oeste de la posición norvietnamita, entre la Cota 937 y la frontera laosiana. Este despliegue cortaría la línea de escape del enemigo y haría presión sobre las defensas desde otra dirección.

Topham

Arriba: Con los chalecos antibalas distribuidos a toda prisa con la esperanza de reducir las bajas, los paracaidistas de la 101.ª División Aerotransportada desembarcan de un Huey durante la batalla de la Colina de la Hamburguesa. Una vez lejos del helicóptero, los paracaidistas buscarán refugio contra la tormenta de fuego que el Ejército norvietnamita lanza desde sus casamatas en las laderas de la Cota 937. Derecha: Encogido por el dolor, un paracaidista herido es conducido hacia un helicóptero de evacuación que le espera.

Durante toda la noche del 14-15 de mayo, cañoneros AC-47 sobrevolaron la zona incansablemente disparando sus ametralladoras de 7,62 mm contra las posiciones norvietnamitas. Este espectáculo confortó seguramente a los soldados norteamericanos en combate pero, a pesar del hostigamiento, la lucha del día siguiente resultaría aun más salvaje que antes. Las Compañías A y B partieron juntas y se abrieron paso tenazmente hacia delante. Al mismo tiempo, los helicópteros de la división les ayudaron, lanzando cohetes contra la ladera por delante de su avance. Las casamatas fueron ocupadas una tras otra y la cima de la Cota 937 parecía casi al alcance de su mano. Pero entonces se produjo el desastre. La coordinación de ataques aéreos, apoyo de helicópteros y fuego de artillería era una operación deseperadamente compleja sobre aquel campo de batalla congestionado y siempre estaba presente la amenaza de disparar contra las fuerzas propias. Entonces, cuando la victoria parecía por fin estar a la vista, un helicóptero

101.ª División Aerotransportada

Colina de la Hamburguesa, 10-20 mayo 1969

A comienzos de mayo de 1969, la 101.ª División Aerotransportada norteamericana recibió órdenes de bloquear el movimiento de las fuerzas del EVN procedentes de Laos a lo largo del valle de A Shau hacia Vietnam del Sur. La operación, denominada "Nieve Apache", empezó el 10 de mayo. La 3.ª Brigada de la división fue heliportada cerca de la Cota 937, conocida como Colina de la Hamburguesa, e inició una serie de asaltos contra las posiciones defensivas del EVN en el área.

LAOS
VIETNAM DEL NORTE
Da Nang
TAILANDIA
CAMBOYA
VIETNAM DEL SUR
Saigón
ZDM
Valle de A Shau
Colina de la Hamburguesa
Hua
Da Nang
Chu Lai
LAOS
VIETNAM DEL SUR
Quang Ngai
CAMBOYA
An Nhon
MAR DE CHINA MERIDIONAL

Claves
Ataq. EE UU, 10-14 mayo
Ataq. EE UU, 15 mayo
Ataq. EE UU, 16-20 mayo
Defensa del EVN
Zona de aterrizaje

Cia C
Cia D
3/187
Cia B
LAOS
Cia D
Cia A
2/501
Cota 916
1/506
Colina de la Hamburguesa
2/3 ARVN
VIETNAM DEL SUR

En el valle de A Sahu

10-14 mayo. La 3.ª Brigada de la 101.ª División llega al valle de A Shau, bajo la Colina de la Hamburguesa, para atacar las posiciones del EVN.

Perseverancia

15 de mayo. Se lanzan más ataques contra las posiciones del EVN en la Colina de la Hamburguesa con apoyo aéreo y de artillería. El EVN resiste.

Captura de la colina

16-17 mayo. Las fuerzas norteamericanas se reagrupan.
18 mayo. Se reanuda el asalto norteamericano con apoyo del 506.º de Infantería.
20 mayo. Llegan más refuerzos y la 101.ª Aerotransportada asegura la Colina de la Hamburguesa.

Topham

Durante la pesadilla acontecida en la Colina de la Hamburguesa, los paracaidistas de la 101.ª División Aerotransportada se vieron envueltos en una de las más sangrientas batallas de la guerra de Vietnam. Al amparo de su sistema de casamatas, cuidadosamente construido, los regulares del Ejército norvietnamita podían dirigir una constante lluvia de fuego de mortero y ametralladora contra el avance de las tropas norteamericanas. A pesar del horrendo número de bajas y el hundimiento de la moral, los paracaidistas combatieron durante diez días antes de capturar la colina en un asalto coordinado de cuatro batallones. Derecha: Unos médicos asisten a un soldado herido en la cara por metralla de una granada de mano. Extremo derecho: Mientras sujeta a un compañero herido y aturdido, un paracaidista de la 101.ª mira al cielo en busca de algún helicóptero de evacuación.

Topham

cañonero pensó que estaba atacando una posición del EVN y abrió fuego de cohetes contra las expuestas filas de la Compañía B en campo abierto. Hubo enormes estragos y los hombres cayeron por doquier con atroces heridas. El ataque fracasó y habría que intentarlo de nuevo.

Para entonces, la batalla de la Colina de la Hamburguesa se había convertido en un foco de atención, tanto para civiles como para militares. El comandante de la 101.ª Aerotransportada, el general Melvin Zais, se había desplazado a la escena. Entretanto, los periodistas intentaban entrevistar a los hombres dispuestos a protestar por el desperdicio de vidas norteamericanas en aquel esfuerzo por capturar la Colina de la Hamburguesa, el apodo de los soldados a aquel lugar que había reducido a tantos hombres a un montón de carne destrozada.

Tanto Conmy como Honeycutt estaban convencidos de que había que capturar la colina a cualquier coste. Se consideró la posibilidad de aniquilarla con un ataque de B-52, pero se desechó. Conmy explicó después: "Si retrocedíamos la distancia necesaria para lanzar un ataque con los B-52, (el enemigo) desaparecería en la oscuridad de la noche y nos atacaría por algún otro lado". Honeycutt había sido herido ya tres veces, la última el 15 de mayo, cuando una granada cohete RPG alcanzó su puesto de mando, pero se negó a ser evacuado y ahora planeaba otro asalto de infantería. Los comandantes estuvieron de acuerdo en realizar un ataque simultáneo con dos batallones que pudiesen llegar a la cima, por lo que los hombres de Honeycutt tomaron un merecido descanso desde la ofensiva del 16 y 17 de mayo, mientras el 1/506 se abría paso desde el lado occidental de la colina. El 18 de mayo había alcanzado una posición lo suficiente avanzada y los dos batallones estaban listos para un asalto coordinado.

Durante 36 horas, los norvietnamitas fueron sometidos a una incesante cortina de fuego con ataques aéreos y de artillería, pero su resistencia seguía siendo encarnizada. Para los hombres de 3/187, les costó hasta el último gramo de coraje y nervio el avanzar una vez más hacia donde tantos compañeros habían caído. Para algunos soldados, éste era el quinto asalto sobre la colina: ¿Cuánto duraría su suerte? El avance era cauteloso pero firme, a través de un paisaje de pesadilla formado por árboles y tierra carbonizadas. De pronto, un hombre pisaba una mina Claymore, enviando una lluvia de mortales bolas de acero contra los soldados que avanzaban; o surgía una ráfaga de fuego automático de algún punto invisible, derribando a un soldado. Pronto, los helicópteros de evacuación estuvieron muy ocupados, aterrizando bajo el fuego mientras transportaban a los hombres malheridos hacia los equipos de cirugía de la retaguardia, sobrecargados de trabajo.

Pero el avance no perdió el ritmo y, al mediodía, las tropas del 3/187 estaban ya dentro del perímetro defensivo norvietnamita. El suelo dentro de las defensas enemigas estaba sembrado de minas, trampas y granadas que se cobraron un alto precio en las fuerzas atacantes pero, una vez más, la victoria estaba ya cerca. Entonces, a media tarde, empezó a llover: una intensa y cerrada lluvia tropical que convirtió en un cenagal la tierra quemada por el fuego y las bombas. Físicamente agotados por el esfuerzo del combate, los soldados norteamericanos tropezaban y resbalaban en aquel terreno traidor, hundiéndose en el barro o cayendo de espaldas a cada paso. Los morteros y RPG del EVN explosionaban por todas partes y el fuego de armas portátiles procedente de todos los ángulos convergió sobre ellos. Fue una masacre. Se abandonó el asalto y los hombres se retiraron colina abajo como pudieron. Constituyó un espectáculo desesperante verlos aparecer a través de la lluvia, empapados, cubiertos de barro y exhaustos, arrastrando a los heridos. Aquel día, el batallón había perdido 14 hombres y otros 64 estaban heridos.

Para los comandantes de división, brigada y batallón, la situación aún seguía siendo favorable: el enemigo estaba rodeado y quedaba la posibilidad de traer unidades frescas hasta que las defensas del EVN cediesen por fin. El 1/506 había hecho considerables progresos el 18 de mayo, y Zais ordenó a otra unidad divisional, el 2.º Batallón del 501.º de Infantería, junto con un batallón del Ejército sudvietnamita, que fuesen enviados a la zona de batalla, al este de la montaña.

Abajo: Un paracaidista lucha ferozmente por salvar la vida de un compañero herido de la 101.ª. Abajo, extremo derecho: Retorcido de dolor, un joven paracaidista está a punto de derrumbarse mientras espera al helicóptero de evacuación que lo llevará al hospital de sangre, lejos del infierno de la Colina de la Hamburguesa. Imágenes como ésta, que reflejan el horror de Vietnam, tuvieron un profundo efecto en la opinión pública de EE.UU.



Associated Press



¿MERECIÓ LA PENA?

La batalla de la Colina de la Hamburguesa causó gran alboroto en Estados Unidos, y el senador Edward Kennedy la describió como "insensible e irresponsable". A pesar de las numerosas críticas de este tipo, el general Melvin Zais, comandante de la 101.ª División Aerotransportada, defendió la acción vigorosamente. El general Zais pensaba que la Cota 937 no tenía "valor militar de ningún tipo" como terreno, pero dijo que "había que combatir al enemigo donde se le encontrase si se quería cumplir la misión".

La principal desventaja de la doctrina militar de Zais era que ya no se ajustaba a la estrategia militar norteamericana dispuesta por la administración de Nixon y por el general Creighton W. Abrams, comandante de las fuerzas norteamericanas en Vietnam. Los días del "recuento de cadáveres" en los que el Ejército norteamericano se lanzaba a una guerra de desgaste en Vietnam para matar tantos enemigos como fuese posible, habían terminado. En 1969, la meta era contener al enemigo con tácticas que evitasen encuentros de infantería y minimizasen las bajas norteamericanas. La hostil reacción del público estadounidense ante la batalla de la Colina de la Hamburguesa sin duda aceleró el proceso de retirada de tropas norteamericanas de las funciones de combate activo. El presidente Nixon dejó muy claro a Abrams que ya no se tolerarían más operaciones con semejantes pérdidas. El 9 de junio de 1969, Nixon anunció que la primera retirada de tropas norteamericanas de Vietnam tendría lugar en agosto. Como tantas veces sucedió en el Sudeste asiático, una victoria militar sobre el terreno sólo había hecho que el público norteamericano exigiese el final de la guerra.



romper el bloqueo por el oeste. Durante la tarde, se eliminaron los últimos vestigios de resistencia. Al anochecer, la Colina de la Hamburguesa estaba en manos norteamericanas.

La colina había costado una gran cantidad de municiones: se habían gastado unos 400 000 kg de *napalm* y 21 732 proyectiles de artillería. También había sido muy costosas en cuanto a vidas: las pérdidas norteamericanas fueron de 60 muertos y 300 heridos. La exploración de las casamatas norvietnamitas reveló una carnicería espantosa: se recuperaron 230 cuerpos. Por las cifras de bajas era claramente una victoria norteamericana de considerables proporciones. Pero esta acción sólo dejó un legado de amargura. Cuando, tras destruir las casamatas enemigas, los norteamericanos abandonaron la colina sólo una semana después de haberla capturado, allí quedó un mensaje escritó en un cartón por algún soldado anónimo. Decía "Colina de la Hamburguesa. ¿Mereció la pena?"

Sin embargo, a pesar de toda polémica, la calidad de los hombres de la 101.ª Aerotransportada, y especialmente de la del 3.er Batallón del 187.º de Infantería, fue incuestionable. La 3.ª Brigada ganó la Citación de Unidad Presidencial y el coronel Conmy dio este testimonio sobre el coraje de sus hombres:

"No importa lo duro que sea el trabajo; el soldado norteamericano cumple. Puede que odie el infierno que tiene delante, pero nunca abandona... En la Colina de la Hamburguesa puede que se quejasen pero, Dios mío, allí estaban cuando las cosas iban mal. Al final subieron y tomaron aquella altura."

Sin embargo, para las tropas de la primera línea, las cosas eran algo distintas. Todo el cinismo que había acumulado durante los años en Vietnam salió por fin a la superficie en medio de una amargo resentimiento que se centró en el coronel Honeycutt. Un soldado herido llegó ha decir de Honeycutt, utilizando su apodo: "Este jodido «Blackjack» no parará hasta habernos matado a todos". Esta denuncia contra Honeycutt resumía aparentemente un sentimiento general referente a la futilidad del objetivo y al desperdicio de vidas. Pero no se podía evitar: las tropas tendrían que luchar una vez más.

Nada hay más difícil para un soldado que combatir consumido por las dudas sobre la competencia de sus oficiales o la necesidad de su misión. A pesar de todo ello, los hombres de la 101.ª Aerotransportada subieron colina arriba una vez más. De nuevo, el empuje principal corrió a cargo del 3/187, ahora reforzado por dos compañías del 2.º Batallón del 506.º de Infantería. Tras 10 días de ataques aéreos, bombardeos de artillería y asaltos de infantería, la resistencia norvietnamita se vino por fin abajo. Las tropas norteamericanas avanzaron casi sin ser molestadas mientras el fuego de apoyo de la artillería y los morteros llovían por delante de ellos; el nivel de ruido era tan alto que el contacto por radio era imposible. Al mediodía, el 3/187 había llegado a la cima de la colina. Ahora tendría que combatir de casamata en casamata, eliminado los restantes reductos de tropas norvietnamitas que estaban preparadas para combatir hasta el final. El 1/506 se unió poco después trás

Derecha: Asegurado el objetivo, un paracaidista vigila el valle de A Shau desde su puesto de ventaja en lo alto de la Cota 937. Arriba: La victoria fue para la 101.ª, pero ¿a qué precio?

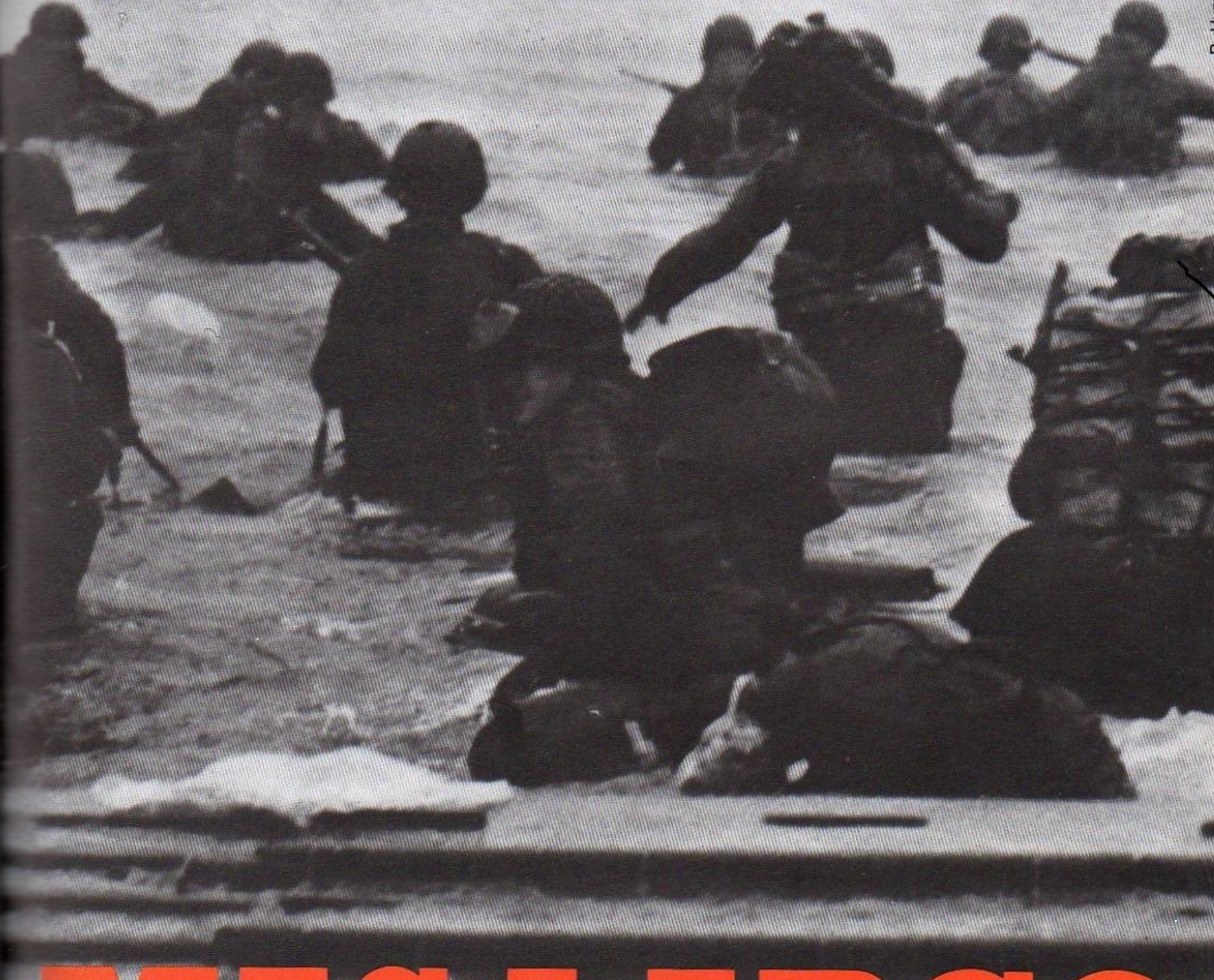
SU DIA

Del norte de África a Sicilia, el palmarés de combate del 16.º Regimiento de Infantería norteamericano fue impresionante. Pero la unidad iba a pasar su peor prueba durante su desembarco en la "Sangrienta Omaha"

No hay un día en la Segunda Guerra Mundial más recordado por los historiadores militares que el 6 de junio de 1944, el inicio de la Operación *"Overlord"*, que señaló el comienzo del final de la Alemania de Hitler. Cuando las fuerzas aliadas llegaron frente a las tierras normandas, un regimiento de infantería norteamericano encabezó el desembarco en la sangrienta playa "Omaha". Como parte de la 1.ª División de Infantería norteamericana –"La Gran Roja"–, los hom-

Las tropas descienden de sus lanchas de desembarco con el agua hasta la cintura, avanzando con agustiosa lentitud frente a una despiadada concentración de proyectiles y fuego de ametralladora en la playa "Omaha".

R. Hunt Library



MAS LARGO

Hunt Library

IWM

bres del 16.° Regimiento de Infantería estuvieron en la vanguardia del ataque.

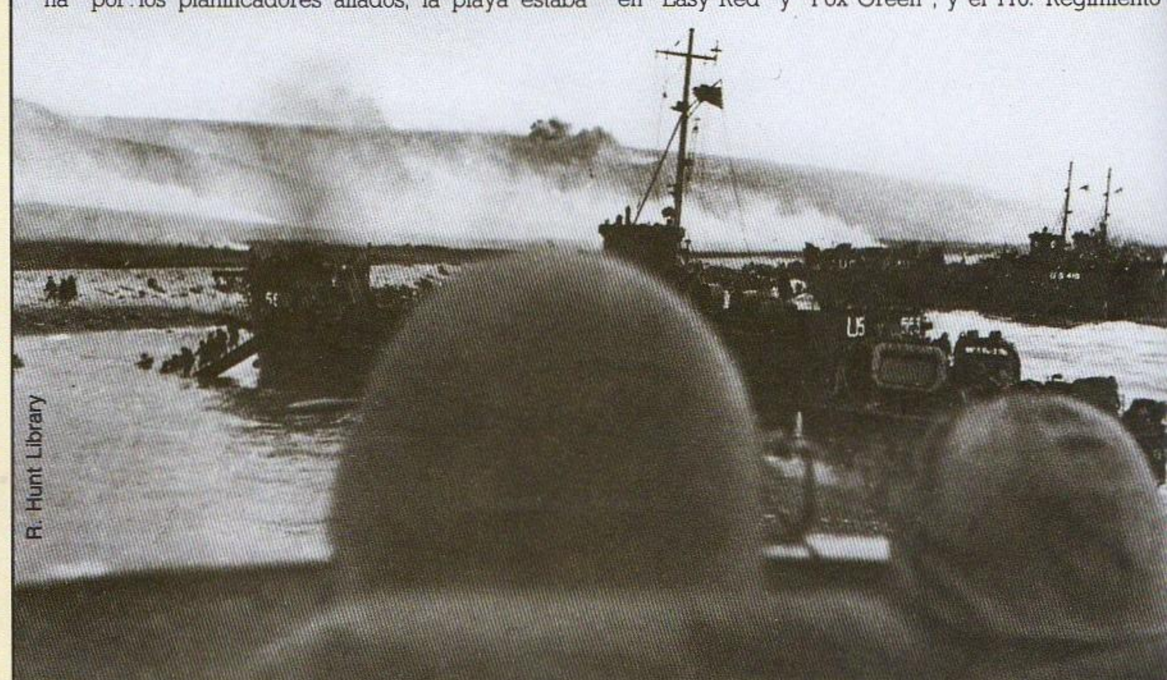
Para los "Soldados Subterráneos" de Nueva York, el "día más largo" empezó en las primeras horas del 6 de junio. El regimiento venía de Weymouth, Inglaterra, rumbo a la costa francesa. Se le había elegido para encabezar el asalto en la playa situada al oeste de Port-en-Bessin-Huppain, cerca de la aldea de Colleville-sur-Mer. Mandado por el coronel George A. Taylor, el regimiento iba a bordo de tres transportes. Dos de sus batallones habían sido reorganizados en unidades de asalto conocidas como Equipos de Desembarco de Batallón (BLT), cada uno de los cuales era una fuerte fuerza operacional interarmas. El cuartel general del regimiento y el 2.° Equipo de Desembarco de Batallón (2 BLT), mandado por el teniente coronel H.C. Hicks, iban a bordo del USS *Samuel Chase*. El 1.er Batallón, mandado por el teniente coronel E.F. Driscoll, iba en el USS *Henrico*. Finalmente, el 3 BLT, mandado por el teniente coronel Charles Horner, iba a bordo del HMT *Empire Anvil*.

El objetivo del regimiento era un tramo de playa de 8 km situado al este del río Aure. Bautizada "Omaha" por los planificadores aliados, la playa estaba flanqueada a cada lado por altos acantilados. Una diferencia de mareas de 5,5 m hacía que la marea baja dejase expuesto un trecho de 300 m de playa de firme arena. Sin embargo, los defensores alemanes habían intentado convertir estas planicies en terreno de caza. Una gran cantidad de estacas y mecanismos explosivos conocidos como "Elementos C" y "Tetraedros" habían sido cuidadosamente colocados en previsión de un posible asalto anfibio aliado. Cada uno de estos obstáculos tenía una Tellermine preparada para detonar por contacto. Se habían construido vastas fortificaciones de hormigón, dotadas de armas que iban desde ametralladoras a cañones de costa de 240 mm, para cubrir la playa y sus tres salidas. Los emplazamientos estaban rodeados de campos de minas y alambres de espino: ésta era la formidable naturaleza del infame Muro del Oeste.

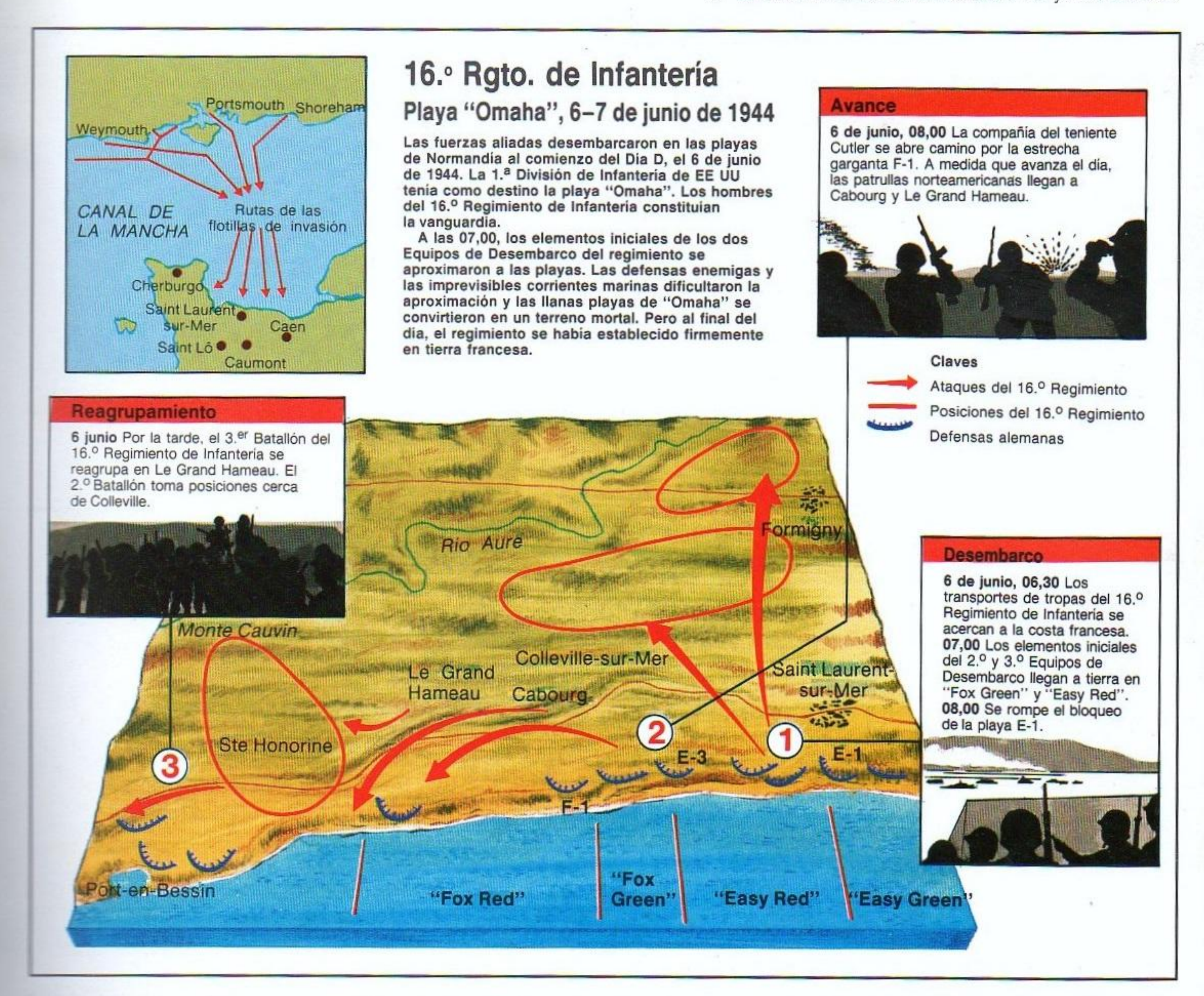
El plan exigía que dos Equipos de Desembarco Regimentales (RLT) del 16.° y 116.° Regimientos de Infantería encabezasen el asalto. El RLT del 16.° de Infantería desembarcaría en el flanco izquierdo, en "Easy Red" y "Fox Green", y el 116.° Regimiento

16.° REGIMIENTO DE INFANTERÍA

El 16.° Regimiento de Infantería (cuya insignia aparece arriba) se creó en 1861 y prestó servicio activo durante la guerra entre España y Estados Unidos en 1898, la insurrección filipina (1899-1905) y la Primera Guerra Mundial. Acantonado en Fort Jay, Nueva York, el regimiento recibió el título de "Los de Nueva York" de manos del alcalde Fiorello LaGuardia. Desde entonces, los hombres del 16.° adquirieron el apodo de "Soldados Subterráneos". En 1939, el 16.°, el 18.° y el 26.° Regimientos de Infantería de la 1.ª División norteamericana fueron organizados en "equipos de combate" de 3 300 infantes. A pesar de las numerosas bajas sufridas el Día D, el 16.° Regimiento de Infantería siguió en acción durante el avance a través de Normandía y terminó la guerra en Checoslovaquia.



R. Hunt Library



Mientras su lancha se dirige a la playa (izquierda), dos hombres de la segunda oleada de asalto observan el desembarco de sus camaradas, exhaustos tras la larga espera frente a la costa. Arriba, extremo izquierdo: Para muchos, los peligros a los que tuvieron de enfrentarse en la playa constituyeron casi un alivio, tras las horas que pasaron mojados, helados y mareados a bordo de las lanchas de desembarco. El mando norteamericano había decidido transferir las tropas de sus buques de transporte a los lanchones a 20 km de la orilla, dejándolos a la intemperie durante tres horas. Arriba, izquierda: Las numerosas bajas producidas entre los soldados, una vez en tierra, mantuvieron a los equipos médicos trabajando constantemente en condiciones muy difíciles.

de la 29.ª División norteamericana lo haría más a la derecha, en "Easy Green" y "Dog". Las siguientes oleadas incluirían dos Equipos de Combate Regimentales (RCT) de cada división. Éstos engrosarían la cabeza de playa para apoyar al V Cuerpo norteamericano. La 2.ª División norteamericana desembarcaría el Día D más uno, seguida de cerca por la 3.ª División Acorazada. Esta última procedería entonces a enlazar las dos cabezas de playa.

Cada BLT del RLT del 16.º de Infantería comprendía un batallón de infantería, una compañía de carros de combate Duplex Drive (DD) M4 Sherman, dos compañías de ingenieros, un grupo de playa, un batallón de artillería de campaña equipado con obuses de 105 mm, y un destacamento sanitario.

El programa de operaciones exigía que los carros de combate DD desembarcasen unos cinco minutos antes de la Hora H, seguidos de las oleadas de asalto del 2 y 3 BLT. Casi inmediatamente después, los ingenieros encargados de abrir sendas desembarcarían con excavadoras acorazadas y equipos de demolición. Estaba programado que las planas de las compañías, las secciones de ametralladoras y la tercera compañía de fusileros de cada BLT llegasen a la playa entre la Hora H más 30 y la Hora H más 50 minutos. El 1.er Batallón desembarcaría 10 minutos después, seguido al cabo de unos minutos por la artillería de campaña. A la Hora H más 225 minutos, el Grupo de Mando Regimental llegaría a tierra, y los siguientes RCT de la 1.ª División empezarían a hacerlo 30 minutos después. Una vez capturada Colleville-sur-Mer por el 16.º de Infantería, ésta sería una posición ideal para cubrir la llegada de los siguientes equipos regimentales.

Para destruir las fortificaciones de playa, el asalto sobre "Omaha" sería precedido por un masivo bombardeo aéreo y naval. La Hora H se fijó a las 06,30, y cada sección de embarcaciones (con un oficial y 31 hombres) estaba entrenada y equipada para eliminar un fortín. Sus armas incluían fusiles automáticos, un lanzagranadas, un lanzallamas, un mortero de 60 mm y cargas de demolición.

Mientras los transportes de tropas se acercaban a la costa normanda, una miríada de pensamientos cruzaban las mentes de los Soldados Subterráneos. ¿Morirían en aquella playa? ¿Sobrevivirían para participar en más batallas? ¿O recibirían la "Bala de Oro" que les aseguraría el pasaje de regreso a casa? Poco después de las 03,00 y a unos 15 000 m de la costa, los hombres de las primeras oleadas de asalto echaron a un lado tales pensamientos y subieron a bordo de sus lanchas de desembarco.

Las condiciones climáticas no eran precisamente las ideales. Fuertes vientos cruzados levantaban olas

de metro y medio de altura, y 10 de los lanchones volcaron casi inmediatamente. Cuando las embarcaciones llegaron a 1 000 m de la playa, empezaron a encontrar soldados que luchaban entre las aguas, sostenidos a flote por sus precarios chalecos salvavidas: eran miembros del batallón de carros que tenía previsto desembarcar cinco minutos antes de la Hora H. Sólo dos de los 32 carros de combate que tenían que apoyar al 16.º de Infantería RLT consiguieron llegar a la playa. Los camiones anfibios que llevaban la artillería remolcada sufrieron una suerte similar.

Un problema mucho más grave al que se enfrentó la fuerza de asalto fue el de las dificultades de navegación. Las corrientes obligaron al 2 y al 3 BLT a tocar fondo al este de sus objetivos, en "Easy Red" y "Fox Green", y los lanchones se vieron bajo una intensa lluvia de fuego de artillería y armas portátiles a 500 m de la orilla. Se bajaron las rampas en la línea exterior de obstáculos y los soldados desembarcaron apresuradamente, muchos de ellos para ser alcanzados apenas abandonaron la seguridad de su embarcación. Los hombres empezaron a abrirse paso hacia la orilla, utilizando los obstáculos defensivos como abrigo. No hubo desembarcos en seco y gran parte del equipo necesario para el asalto hubo de ser desechado. La amplia y llana playa se convirtió en un matadero, y muchos de los heridos se ahogaron en las aguas poco profundas antes de que se les pudiera asistir.

La mayor parte de las Compañías E y F del 2 BLT desembarcaron en "Fox Green" y sólo un pelotón de la Compañía E lo hizo en "Easy Red". En el flanco izquierdo, la Compañía L del 3 BLT desembarcó en "Fox Red" a las 07,00. La otra unidad de asalto, la Compañía I, llegó a tierra en "Fox Green" a las 08,00, unos 90 minutos después de lo programado, a causa de un error de navegación.

Los fortines de ambas playas disparaban sin cesar contra las expuestas tropas norteamericanas

La Fuerza Operacional Especial de Ingenieros, una unidad de asalto mixta del Ejército y la Armada, también experimentó severas dificultades. Tenía que abrir brechas entre los obstáculos de playa, pero sólo seis de las excavadoras consiguieron llegar a la orilla a través de las revueltas aguas y el fuego de artillería. La fuerza sufrió un 41 por ciento de bajas y sólo pudo abrir seis pasillos en "Omaha": cuatro de ellos estaban en "Easy Red".

El coste del desembarco fue terriblemente alto. La Compañía E se quedó con sólo 83 hombres. Las tres compañías intentaron escudarse detrás de los acantilados y empezaron a atender a sus heridos.

La segunda oleada empezó a llegar a la playa a las 07,00, la Compañía G en "Easy Red" y la Compañía K en "Fox Green". Ambas unidades quedaron inmovilizadas por el terrible fuego enemigo detrás del malecón situado en el límite de la marea alta. El teniente Robinson tomó el mando de la Compañía K cuando el capitán Tony Prucnal y su segundo al mando murieron a causa de un proyectil de artillería, pero Robinson cayó víctima de un francotirador unos minutos después. Los fortines de ambas playas seguían descargando una lluvia de fuego contra las embarcaciones y los soldados que pugnaban desesperadamente por llegar a la orilla.

La primera unidad en salir de la playa fue un pelotón de la Compañía E, al mando del teniente Spaulding. El sargento Streczyk encontró una brecha a través del alambre de espinos. Aprovechando el fuego de cobertura de un pelotón de la Compañía G, los hombres de Spaulding salieron de la playa y se acercaron a un reducto alemán situado a la izquierda

Derecha: Un soldado herido intenta mantener seco su cartón de tabaco mientras le ayudan a subir la rampa de una LCVP preparada para el transporte de bajas a un buque hospital situado cerca de la costa. Abajo: Los supervivientes de una lancha de desembarco destruida luchan por llevar a tierra su bote salvavidas hinchable en medio de las olas. El insuficiente bombardeo preliminar naval y aéreo había dejado las defensas alemanas casi intactas, y muchos lanchones fueron víctimas de su fuego de mortero. Otras se hundieron al zozobrar a causa del fuerte oleaje.

de una salida (E-1) de "Easy Red". Tras atacarlo por detrás con granadas y armas portátiles, los "Soldados Subterráneos" mataron o hirieron a numerosos alemanes y tomaron 21 prisioneros.

A través de la brecha abierta por la sección de Spaulding, la Compañía G, mandada por el capitán Joseph T. Dawson, salió en dirección a Colleville. Dawson y uno de sus hombres se adelantaron para reconocer la ruta que su compañía tendría que seguir. Cuando una ametralladora alemana les obligó a ponerse a cubierto, pidió que la compañía avanzase. Mientras se abría paso hacia la posición enemiga con cuidado de que los alemanes no viesen sus movimientos, Dawson flanqueó a sus adversarios y mató a los servidores de la ametralladora antes de que éstos pudiesen dirigir su fuego contra él. Cuando llegó toda la compañía se capturaron rápidamente otras dos posiciones. Eran las 09,00. Tras reagruparse, la compañía salió hacia Colleville, después de haber roto por fin el bloqueo. Esta ruta se convirtió en un importante eje de avance de las tropas norteamericanas durante el resto del Día D.



A las 08,00, el 1.er Batallón desembarcó justo al oeste de la salida E-1, donde la Compañía G había abierto la brecha en las defensas. La Compañía A atravesó dicha brecha y se abrió paso 500 m tierra adentro, cubriendo el flanco derecho de la entrada de la Compañía G. Las minas y las armas portátiles causaron 48 bajas, incluyendo al oficial en jefe, el capitán Pence. Sin embargo, el resto del batallón progresó tierra adentro y finalmente enlazó con el flanco derecho de la Compañía G al este de Colleville.

El Grupo de Mando del RTC del 16.º de Infantería estaba dividido en dos pelotones. El primero desembarcó en "Easy Red" a las 07,30. Cuando se abrió la

Derecha: Inmovilizados por el fuego de las defensas alemanas, unos infantes se refugian tras la limitada protección de un obstáculo defensivo, diseñado para contener la amenaza de un asalto acorazado anfibio. Al final, sólo consiguieron desembarcar algunos pocos carros de combate DD Sherman, que tenían que proteger a las tropas en su avance a través de los campos de minas y defensas de playa.



Popperfoto

IWM

J. Hillelson Agency

GENERAL DE DIVISIÓN CHARLES HORNER

Charles T. Horner se graduó en la Infantería en 1940 y, con el empleo de alférez, fue asignado al 16.º Regimiento de Infantería de la 1.ª División de Infantería norteamericana. Horner permaneció con el regimiento hasta 1946, tras alcanzar el mando de la unidad. Durante este período de servicio, Horner actuó en ocho campañas en el norte de África y en Europa. A su vuelta a Estados Unidos tras el final de la Segunda Guerra Mundial, el coronel Horner sirvió en diversos mandos y destinos en su país y en Gran Bretaña. En octubre de 1957, se le nombró jefe de estado mayor del Grupo Asesor de Ayuda Militar en Vietnam y, tres años después, asumió el mando de la 1.ª Brigada de Infantería. En agosto de 1961 fue destinado al Cuartel General de las Potencias Aliadas en Europa (SHAPE), en Francia, y fue ascendido a general de brigada el 31 de marzo de 1964.

Tras una serie de destinos en Estados Unidos y en Corea, Horner fue ascendido a general de división en 1967 y tomó a su cargo el 2.º Mando Logístico. En este destino, fue el responsable de suministrar apoyo costero a las fuerzas aliadas en el Sudeste asiático desde bases como Okinawa, Guam, Singapur, Taiwan y Filipinas. El último destino de Horner fue el de jefe de estado mayor del Mando de Material en Washington. Las condecoraciones del general de división Horner incluyen la Cruz de Servicio Distinguido, la Medalla de Servicio Distinguido con Hojas de Roble, la Estrella de Plata con Hojas de Roble, la Estrella de Bronce con tres Hojas de Roble, la Medalla de Cumplimiento del Ejército y la Orden de Servicio Distinguido.

rampa del lanchón, el grupo se lanzó al agua encabezado por el oficial ejecutivo del regimiento, el teniente coronel Hugh Mathews. Una ráfaga de fuego automático le mató tan pronto como puso el pie en el agua. De los 103 hombres de la lancha de desembarco, 35 murieron o fueron heridos.

El segundo escalón del Grupo de Mando del RTC desembarcó a las 08,15. Una vez en tierra, el jefe del regimiento halló gran confusión. Hostigados por el fuego de morteros y artillería, muchos de los hombres estaban inmovilizados tras el malecón. Al advertir la peligrosa situación a la que se enfrentaba sus tropas, Taylor intentó estimularles, gritándoles con su acento de Oklahoma: "En la playa sólo se quedan dos tipos de gente, los muertos y los que van a morir..., ahora salgamos de aquí de una puñetera vez". Gracias a los valientes esfuerzos del oficial en jefe y de su ejecutivo, el comandante Bill Washington, los distintos elementos del 2 BLT consiguieron reagruparse y seguir la ruta de la Compañía G. Al mediodía, el batallón había llegado a las puertas de Colleville.

Había dos posibles salidas de la playa por "Fox Green": un gran valle conocido como E-3 y una estrecha garganta situada 600 m al oeste y codificada F-1. Dirigida por el teniente Cutler, la Compañía L empezó a salir de la playa a las 08,00, avanzando en tres secciones por la garganta. Expuesto al intenso fuego de armas portátiles, el teniente Monteith saltó a un carro de combate Sherman en la orilla y dirigió sus proyectiles sobre las posiciones alemanas. Murió mientras estaba sobre el carro. Por su heróica acción, Monteith fue condecorado con la Medalla del Honor del Congreso. Entretanto, la espesa maleza cercana a los acantilados proporcionó a las tropas norteamericanas excelentes abrigos. Mientras un pelotón se colocó detrás del reducto enemigo occidental, los otros avanzaron tierra adentro hasta unos 700 m de la playa antes de enviar dos patrullas.

La sección de ametralladoras y morteros de la Compañía M llegó a la playa a las 07,30, junto con los elementos iniciales de la plana mayor del batallón. El oficial ayudante de batallón, el capitán Morehouse, murió enseguida, y el segundo al mando de la unidad, el comandante White, empezó a enviar tropas por la garganta una vez hubieron alcanzado la protección de los acantilados. El fortín enemigo situado encima de la garganta disparaba sobre la playa, y elementos de las Compañías I y L pidieron bombardeo naval antes de avanzar hacia su objetivo. Una vez que los proyectiles de los destructores dejaron de llover, los "Soldados Subterráneos" empezaron a moverse. En el asalto que siguió, se eliminó el complejo de fortines con granadas y cargas explosivas: se tomaron 31 prisioneros.

El Día D tocaba a su fin. Para los "Soldados Subterráneos" fue el día más largo y sangriento

Junto con elementos de la Compañía K, al mando del teniente Klenk, la compañía de Cutler envió patrullas en dirección a las aldeas de Cabourg y Le Grand Hameau. La patrulla mandada hacia esta última sólo encontró ligera resistencia y el pueblo fue rápidamente ocupado por las fuerzas combinadas bajo el mando del capitán Richmond y el teniente Cutler. La salida de "Fox Green" que conducía a Colleville estuvo en manos alemanas hasta las 15,00. Esto hizo que el 3 BLT se viese prácticamente aislado del resto del regimiento a causa del intenso fuego de artillería, morteros y armas portátiles en la zona.

El grupo de Mando del 3 BLT llegó a tierra al oeste de E-2 y su buque de desembarco de vehículos y perso-



IWM

Abajo: Un soldado herido recibe atención médica detrás de la zona de playa. Abajo, derecha: Vencida finalmente su resistencia, los defensores de "Omaha" se convierten en prisioneros de guerra.

Popperfoto

R. Hunt Library/IWM



nal (LCVP) saltó por los aires al tocar una Tellermine después de que las tropas desembarcasen. Sin embargo, el oficial al mando, el teniente coronel Charles Horner, pudo dirigir el bombardeo naval durante el ataque de las Compañías I y L contra los emplazamientos enemigos de F-1. Debido al intenso fuego enemigo en la salida E-3, el Grupo de Mando del 3 BLT fue incapaz de unirse al resto de la plana mayor hasta el mediodía.

La tarde del 6 de junio, el 3 BLT comenzaba a reorganizarse en pelotones y secciones, y éstas a su vez dentro de sus compañías y batallones, con lo que mejoró paulatinamente la cohesión de toda la unidad. Con las primeras luces de la mañana del 7 de junio, el 3 BLT marchó por la carretera costera y se reunió con el 47.º Comando (RM) británico.

El 2.º Batallón del 18.º Regimiento de Infantería había desembarcado en "Easy Red" poco después de las 10,00 del 6 de junio. La playa seguía bajo el fuego, pero el batallón se trasladó tierra adentro para ayudar a los elementos del 2 BLT que intentaban limpiar Colleville de defensores alemanes.

"Su coraje y liderazgo abrieron camino a los miles de soldados que les seguían"

El día tocaba a su fin. Para los "Soldados Subterráneos" había sido una jornada larga y sangrienta. De no ser por su tenacidad, agallas y coraje frente al fuego enemigo procedente de los acantilados de "Omaha", toda la invasión podía haber fracasado. Pero la ruptura del Muro del Oeste fue costosa: 27 oficiales y 935 suboficiales y soldados quedaron en la playa muertos o heridos, y la Compañía F terminó el Dia D mandada por un sargento. En palabras de Don Whitehead, corresponsal de guerra que iba con el 16.º Regimiento de Infantería: "Estos infantes de elite han pasado una prueba mayor de las que se enfrenta cualquier soldado." Pero fue el general Dwight D. Eisenhower, el comandante supremo aliado, quien prestó el mayor tributo a los "Soldados Subterráneos": "Sois uno de los mejores regimientos del Ejército. Siempre consideraré al 16.º como mi Guardia Pretoriana. No hubiera empezado la invasión sin vosotros."

Arriba: Mientras los soldados trasladan a mano los suministros, otros dos instalan un puesto de observación en prevención de un contrataque alemán (abajo).

R. Hunt Library

Zapador de combate de la 1.ª División de Infantería. Playa "Omaha", 6 de junio de 1944.

Cargado con los tubos de un torpedo Bangalore, este zapador lleva un uniforme de faena de dos piezas. En el pecho lleva una máscara antigás en una funda con el símbolo de guerra química y, al cinto, un salvavidas hinchable. En los macutos colgados del hombro tiene detonadores, espoletas y explosivos.

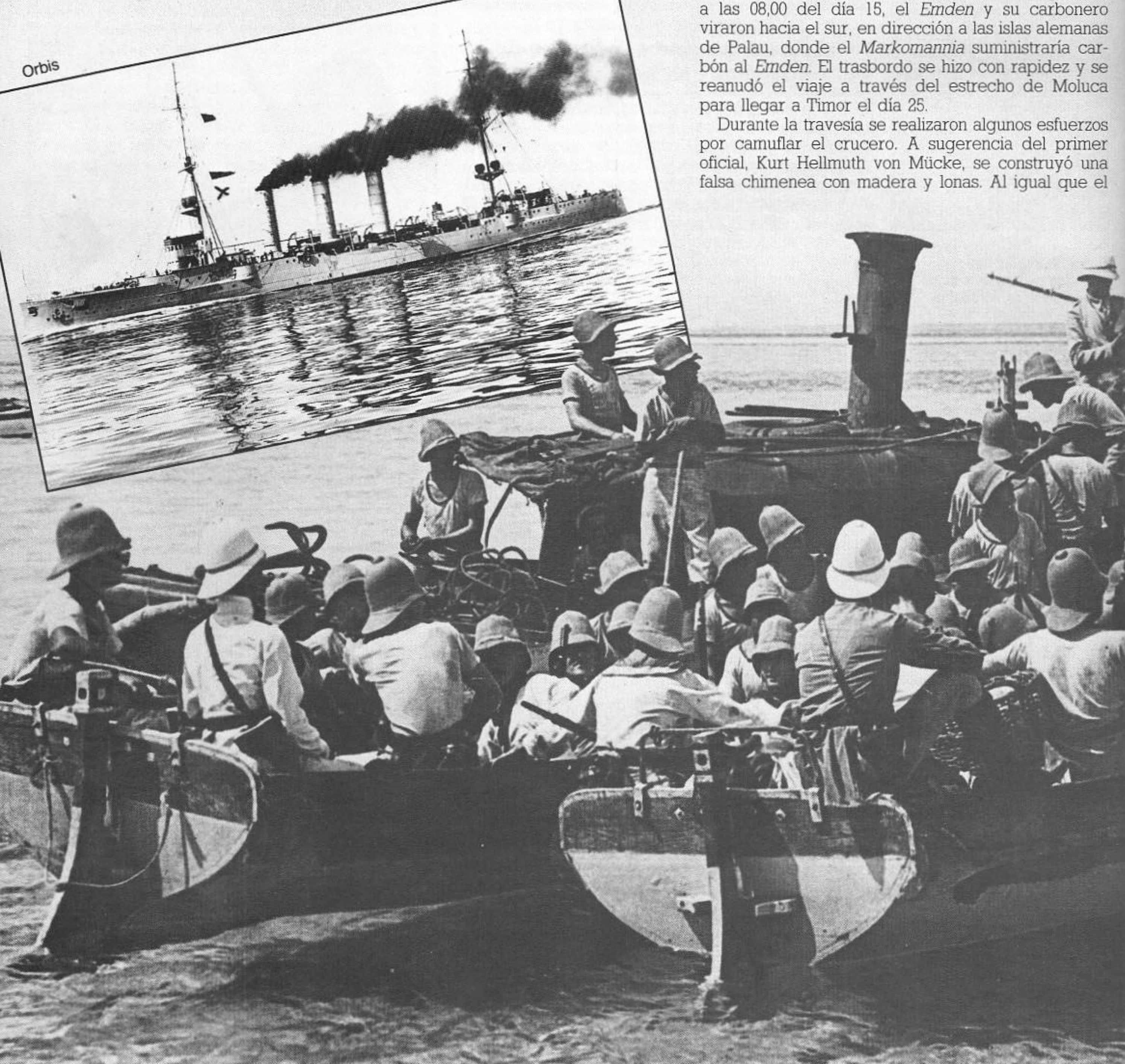


Enviado a ejercer la guerra de corso al océano Índico a finales de agosto de 1914, el crucero alemán SMS *Emden* dejó un rastro de destrucción sin parangón en los anales de la guerra naval de superficie

A las 18,00 horas del 5 de agosto de 1914, el SMS *Emden*, un crucero destinado al Escuadrón de Extremo Oriente de la Armada Imperial alemana, zarpó del puerto colonial de Tsingtao, en China, por segunda y última vez. Gran Bretaña y Alemania estaban en guerra desde hacía poco más de 48 horas y el *Emden* inició la travesía como corsario comercial. Mientras la tripulación echaba el último vistazo a su antigua base, sus ánimos se elevaban al son de la música marcial interpretada por la banda del buque; el carismático comandante del *Emden*, capitán de fragata Karl Friedrich Mark von Müller, ordenó a su timonel poner rumbo a un lugar de reunión prefijado con otros tres buques, entre los que se encontraba el antiguo vapor británico SS *Markomannia*. El *Emden* y los otros buques se dirigían a la isla alemana de Pagan, en las Marianas, para enlazar con el resto del Escuadrón de Extremo Oriente. La singladura transcurrió sin incidentes, permitiendo que uno de los oficiales de Müller, el teniente de la reserva Julius Lauterbach, impartiese lecciones sobre los procedimientos correctos para apresar mercantes.

En Pagan, Müller y el comandante del Escuadrón de Extremo Oriente, vicealmirante Maximilian Graf von Spee, discutieron sobre las opciones de despliegue del *Emden*. El 13 de agosto, Müller recibió sus órdenes: "Por la presente se le asigna el *Markomannia* (como buque carbonero) y se le encarga la misión de entrar en el océano Índico y hacer la guerra de crucero lo mejor que pueda... Esta orden será efectiva a partir de mañana por la mañana". Tras una noche de febril actividad, el *Emden* y el resto del escuadrón zarparon a las 17,30 horas; al día siguiente, a las 08,00 del día 15, el *Emden* y su carbonero viraron hacia el sur, en dirección a las islas alemanas de Palau, donde el *Markomannia* suministraría carbón al *Emden*. El trasbordo se hizo con rapidez y se reanudó el viaje a través del estrecho de Moluca para llegar a Timor el día 25.

Durante la travesía se realizaron algunos esfuerzos por camuflar el crucero. A sugerencia del primer oficial, Kurt Hellmuth von Mücke, se construyó una falsa chimenea con madera y lonas. Al igual que el



Abajo: La belleza del SMS *Emden* escondía un poder mortal, como pudieron comprobar, a un alto precio, 16 mercantes y dos buques de guerra británicos. Durante su solitario crucero de tres meses, el *Emden* burló a los buques de guerra de las armadas británica, francesa y japonesa enviados en su busca, y efectuó incursiones de una osadía cada vez mayor. Inferior: Fotografiados el día del hundimiento de su buque, el 10 de noviembre de 1914, un grupo de desembarco del *Emden* se dirige hacia la goleta *Ayesha*, en la que escapará de las islas Cocos.

resto del buque, fue pintada de color gris naval británico. Mientras se efectuaban los cambios, el crucero sorteó con éxito los peligrosos estrechos situados entre las islas de Bali y Lombok, y cruzó el Ecuador a lo largo de Sumatra durante la noche del 28 de agosto.

El 5 de setiembre, el buque estaba listo para empezar las operaciones en el golfo de Bengala. Su primera víctima fue un buque neutral, el griego *Pontoporos*, avistado el día 9. El vapor llevaba unas 6 500 toneladas de carbón británico. Müller hizo una oferta al capitán griego que éste no pudo rechazar y el *Pontoporos* se sumó al *Markomannia* como barco de abastecimiento. El día 10, el crucero avistó una distante columna de humo y se lanzó en su persecución. A una velocidad de 24 nudos, el crucero alcanzó rápidamente al lento vapor y lo identificó como el *Indus*, un transporte de 3 393 toneladas con destino a Bombay para recoger caballos. Aunque iba lastrado, el buque proporcionó a la tripulación del *Emden* unas provisiones muy oportunas. A las 16,00 Müller ordenó el hundimiento del buque; se abrieron sus válvulas al mar y se dispararon seis proyectiles a corta distancia contra su casco para rematar el trabajo. La tripulación del *Indus* fue trasladada a bordo del *Markomannia*. Un hecho similar tuvo lugar al día siguiente, cuando el *Emden* interceptó al *Lovat*, un transporte de tropas que también iba rumbo a Bombay. De nuevo se organizó un grupo de hundimiento para abrir las válvulas del buque y el *Emden* dio el golpe de gracia.

Müller consideró entonces su siguiente movimiento y finalmente decidió entrar en acción contra las atestadas rutas marítimas del sur de Calcuta, cerca de la desembocadura del río Hooghly. A las 23,00 horas del día 12, Müller obligó a un buque a detenerse. Éste, el *Kabinga*, de 4 657 toneladas, era británico pero llevaba una carga destinada a un país neutral. Al no querer provocar un incidente internacional, Müller se contentó con trasladar las tripulaciones de sus ante-

IWM

SMS EMDEN



COMANDANTE DE CRUCERO

El oficial al mando del SMS *Emden* en su épico crucero, el capitán de fragata Karl Friedrich Max von Müller, nació en el seno de una familia de militares el 16 de junio de 1873. Tras ser expulsado de dos escuelas, fue aceptado en la academia militar de Plön, desde donde fue transferido al Cuerpo de Cadetes Oficiales del Ejército. En contra de lo acostumbrado, Müller pasó a la Armada en 1891 y, a mediados de 1896, fue destinado a un acorazado como alférez de navío.

Müller recibió excelentes informes de sus superiores, pero el ascenso tardaba en venir. En 1903, tras dos años en el África Oriental alemana, durante los que contrajo la malaria, Müller fue ascendido a teniente de navío. Pasó este período entre varios cruceros y una serie de cursos de estado mayor. En 1907 se unió al estado mayor del príncipe Heinrich de Prusia y fue ascendido al empleo de capitán de corbeta al año siguiente. Tras un período en Berlín, destinado en la Oficina de la Armada Imperial, entre 1909 y 1912, Müller recibió, a la relativamente tardía edad de 39 años, su primer mando, el SMS *Emden*.

Condecorado con la codiciada medalla *Pour le Mérite* por su crucero en el *Emden*, Müller pasó el resto de la guerra en cautividad, primero en Gran Bretaña, y después, poco antes de su repatriación en 1918, en los Países Bajos. Tras la guerra, Müller fue ascendido a capitán de navío y se le destinó a un cargo burocrático en la Oficina de la Armada. Sin embargo, debido a su mala salud, azotada por repentinos brotes de malaria, se retiró en 1919. Durante su retiro, Müller participó en la política local y fue elegido diputado del parlamento provincial de Brunswick. Murió el 11 de marzo de 1923.

SMS *EMDEN*

El SMS *Emden* no era un corsario comercial específicamente construido para ello, sino que fue proyectado como crucero, con destino al mar del Norte para hacer de pantalla en las maniobras de la Flota de Alta Mar de la Armada alemana. De 3 600 toneladas de desplazamiento, el *Emden* medía 118 m de eslora y sólo 13 m de manga. Impulsado por dos motores de carbón de tres cilindros, era capaz de alcanzar una velocidad de 24 nudos; sin embargo, a la velocidad, más económica, de 12 nudos, su autonomía oscilaba entre 1 226 y 3 790 millas.

Por su tamaño, el *Emden* tenía suficiente potencia de fuego para eliminar cualquier resistencia ligera. El armamento primario del buque consistía en 10 cañones de 104 mm montados por parejas en la proa y la popa, y dos baterías triples colocadas a cada banda. En acción, el *Emden* era capaz de lanzar una andanada de cinco cañones a una distancia máxima de 12 500 m. El buque también llevaba un par de tubos lanzatorpedos submarinos colocados de modo independiente en el combés, a ambos costados del casco. Disponía de cinco torpedos de 449 mm, cuya carrera máxima era de unos 3 300 m.

El *Emden* tenía dos grandes desventajas como corsario comercial. Aunque su blindaje era de la mejor calidad y su equipo telemétrico muy superior a lo normal, el crucero no tenía muchas posibilidades de éxito en un combate abierto con cualquiera de los buques británicos de la misma clase, mejor blindados y artillados.

Como corsario independiente, el *Emden* padecía una capacidad muy limitada de combustible (790 toneladas).

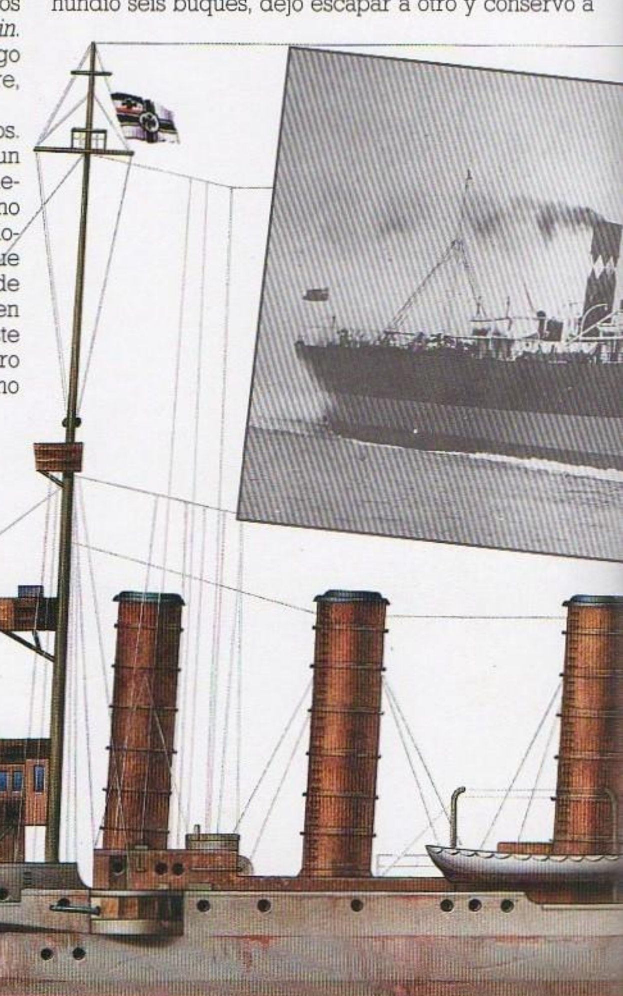
IWM

R. Hunt Library

riores víctimas al buque y destruir su equipo de radio. Cuatro horas después, la tripulación del *Emden* entró de nuevo en acción al localizar otro buque no identificado. Se trataba del *Killin*, que llevaba una carga de 6 000 toneladas de carbón de bajo rendimiento que poco serviría al corsario alemán. Puesto que no parecía haber más peligros inmediatos, Müller decidió no hundir el *Killin*. El *Emden* siguió adelante, ahora en cabeza de un grupo formado por los buques *Kabinga*, *Markomannia*, *Pontoporos* y *Killin*. Sin embargo, estalló un motín y Müller vio el riesgo de perder sus presas. A las 01,00 del 13 de setiembre, el *Killin* fue enviado a pique.

Müller siguió entonces en busca de más objetivos. La siguiente víctima del *Emden* fue el *Diplomat*, un mercante de 7 615 toneladas cargado con 10 000 toneladas del mejor té, avistado a las 15,00. Müller no podía mostrar piedad con un apresamiento tan valioso, por lo que ordenó a un grupo de abordaje que abriese las válvulas del buque. Para asegurarse de que el *Diplomat* sucumbía, se colocaron explosivos en sus bodegas. Mientras se sellaba el destino de este barco, el *Emden* se lanzó en persecución de otro avistamiento, que resultó ser un mercante italiano neutral. Müller, deseoso de evitar este buque, lo dejó escapar. El capitán italiano no perdió tiempo en radiar a los británicos la última situación conocida del *Emden*. Varios buques de guerra aliados fueron alertados de esta amenaza.

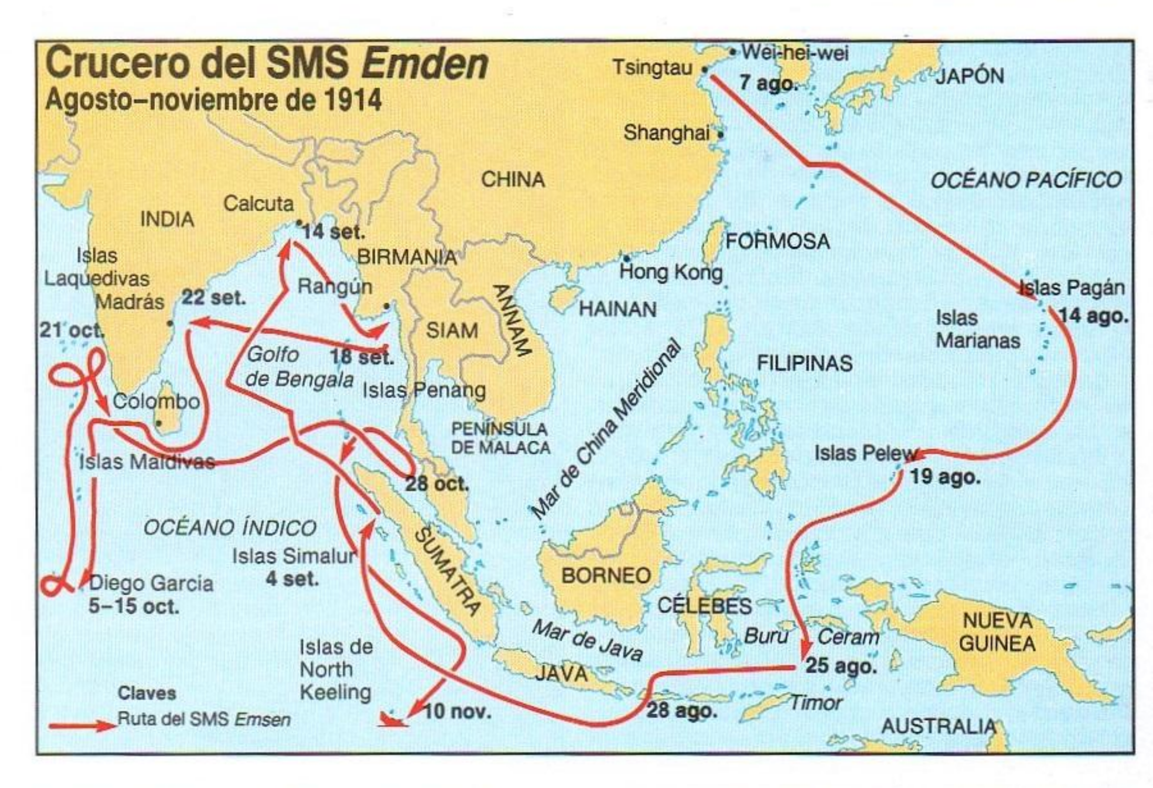
Sin embargo, el *Emden* continuó su misión en el golfo de Bengala y en la mañana del 14 pudo interceptar al *Trabboch*, y al *Clan Matheson* por la tarde. En cinco días de acción casi continua, el *Emden* hundió seis buques, dejó escapar a otro y conservó a



Abajo: Cuando el *Emden* atacó el puerto de Penang, al amanecer del 28 de octubre de 1914, llevaba una chimenea proel falsa destinada a hacerle pasar por el crucero británico HMS *Yarmouth*. Derecha: Un superviviente. Debido a que su cargamento iba destinado a un país neutral, el mercante *Kabinga* fue llevado a remolque.



Los depósitos de fuel de Madrás, convertidos en un infierno tras el ataque del *Emden* el 22 de setiembre. En primer plano, los agujeros de los proyectiles que han hecho impacto en una cisterna. Arriba, izquierda: La estación telegráfica de la isla Dirección, devastada tras una visita del grupo de desembarco del *Emden*.



otro como carbonero auxiliar. Los británicos eran ya totalmente conscientes de la presencia del *Emden*, y Müller optó por trasladarse más hacia la costa, en busca de un fondeadero tranquilo para carbonear antes de seguir en busca de nuevas presas. El crucero puso proa hacia el sudeste, en dirección a Rangún, pero no se avistó ningún buque enemigo y el *Emden* viró al oeste, a través del golfo de Bengala. A pesar de la actividad naval británica en la zona, Müller decidió efectuar un atrevido ataque nocturno en el puerto indio de Madrás.

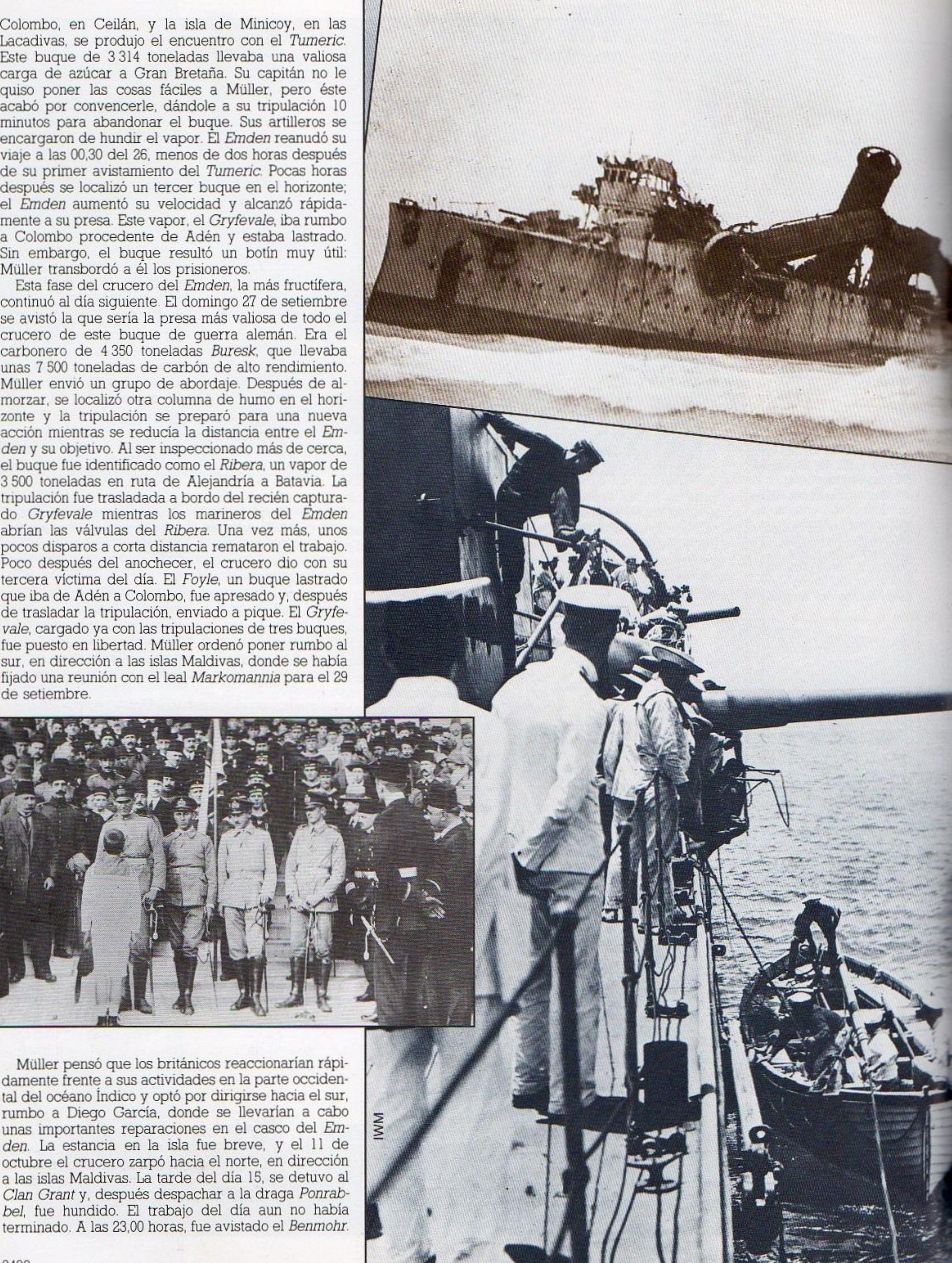
A las 02,00 horas del 22 de setiembre, Müller dio la orden final de ataque. Surcando las tranquilas aguas a 24 nudos y con la tripulación en zafarrancho de combate, el *Emden* se acercó al objetivo: los depósitos de fuel del puerto. A unos 3 000 m de la costa, el crucero se detuvo y sus cuatro reflectores enfocaron el objetivo. En 10 minutos, el buque descargó 25 andanadas, consiguiendo blancos en cinco de los seis depósitos, pintados de color blanco. Antes de que las defensas del puerto pudiesen reaccionar, el *Emden* se retiró a lugar seguro. El buque y su tripulación habían actuado con una precisión quirúrgica: habían logrado destruir 1 575 000 litros de fuel, causando muy pocas víctimas entre la población local.

Tras reunirse con el *Markomannia* cerca de Pondicherry el día 23, Müller planeó su siguiente movimiento, una maniobra que llevaría al *Emden* al océano Índico y, como consecuencia, muchos más mercantes serían hundidos. Poco después del mediodía del 25, a unas pocas millas de la costa sudoeste de Ceilán, el crucero alcanzó a un vapor británico de 3 650 toneladas, el *King Lud*. El buque iba lastrado, pero proporcionó algunas provisiones muy útiles antes de ser enviado a pique. Para el *Emden* y su tripulación la acción de aquel día no había hecho más que empezar. A las 22,00, en un punto situado entre

National Maritime Museum

Colombo, en Ceilán, y la isla de Minicoy, en las Lacadivas, se produjo el encuentro con el *Tumeric*. Este buque de 3 314 toneladas llevaba una valiosa carga de azúcar a Gran Bretaña. Su capitán no le quiso poner las cosas fáciles a Müller, pero éste acabó por convencerle, dándole a su tripulación 10 minutos para abandonar el buque. Sus artilleros se encargaron de hundir el vapor. El *Emden* reanudó su viaje a las 00,30 del 26, menos de dos horas después de su primer avistamiento del *Tumeric*. Pocas horas después se localizó un tercer buque en el horizonte; el *Emden* aumentó su velocidad y alcanzó rápidamente a su presa. Este vapor, el *Gryfevale*, iba rumbo a Colombo procedente de Adén y estaba lastrado. Sin embargo, el buque resultó un botín muy útil: Müller transbordó a él los prisioneros.

Esta fase del crucero del *Emden*, la más fructífera, continuó al día siguiente. El domingo 27 de setiembre se avistó la que sería la presa más valiosa de todo el crucero de este buque de guerra alemán. Era el carbonero de 4 350 toneladas *Buresk*, que llevaba unas 7 500 toneladas de carbón de alto rendimiento. Müller envió un grupo de abordaje. Después de almorzar, se localizó otra columna de humo en el horizonte y la tripulación se preparó para una nueva acción mientras se reducía la distancia entre el *Emden* y su objetivo. Al ser inspeccionado más de cerca, el buque fue identificado como el *Ribera*, un vapor de 3 500 toneladas en ruta de Alejandría a Batavia. La tripulación fue trasladada a bordo del recién capturado *Gryfevale* mientras los marineros del *Emden* abrían las válvulas del *Ribera*. Una vez más, unos pocos disparos a corta distancia remataron el trabajo. Poco después del anochecer, el crucero dio con su tercera víctima del día. El *Foyle*, un buque lastrado que iba de Adén a Colombo, fue apresado y, después de trasladar la tripulación, enviado a pique. El *Gryfevale*, cargado ya con las tripulaciones de tres buques, fue puesto en libertad. Müller ordenó poner rumbo al sur, en dirección a las islas Maldivas, donde se había fijado una reunión con el leal *Markomannia* para el 29 de setiembre.



IWM

IWM

Müller pensó que los británicos reaccionarían rápidamente frente a sus actividades en la parte occidental del océano Índico y optó por dirigirse hacia el sur, rumbo a Diego García, donde se llevarían a cabo unas importantes reparaciones en el casco del *Emden*. La estancia en la isla fue breve, y el 11 de octubre el crucero zarpó hacia el norte, en dirección a las islas Maldivas. La tarde del día 15, se detuvo al *Clan Grant* y, después despachar a la draga *Ponrabbel*, fue hundido. El trabajo del día aun no había terminado. A las 23,00 horas, fue avistado el *Benmohr*.


IWM

Obligado a detenerse, su tripulación fue evacuada y este vapor de 4 806 toneladas fue hundido con cargas explosivas. Al pasar junto a la isla de Minicoy en busca de nuevas presas, el *Emden* dio caza a un carguero, el *Troilus*, cuyo cargamento mixto de 10 000 toneladas era el más valioso de los apresados. Müller envió un grupo de abordaje y ordenó al *Troilus* que siguiese al *Emden*. En las siguientes 24 horas, el corsario detuvo a otros dos buques: el *ST Egbert*, que fue utilizado como buque prisión, y el vapor de 4 542 toneladas *Exford*. Para rematar el destacado trabajo de los últimos cinco días, se dio caza a un séptimo vapor, el *Chikana*, el día 19. Cinco de los buques fueron hundidos inmediatamente y otro, el *Exford*, utilizado como buque prisión.

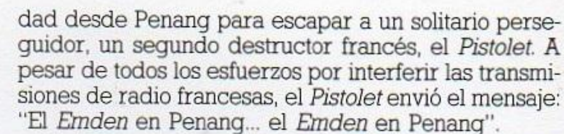
Müller planeó entonces la acción más osada del crucero del *Emden*: un ataque nocturno contra los buques anclados en el puerto de la capital de Penang, Georgetown. Tras navegar hacia el este durante varios días, el capitán de fragata dio la orden final al anochecer del día 26 de octubre. El asalto empezó el 27 y, para confundir al enemigo, el *Emden* se disfrazó como el crucero británico HMS *Yarmouth*, erigiendo su falsa chimenea. A las 05,00 horas y a una distancia de 1 200 m, los serviolas localizaron un blanco de tamaño similar al propio *Emden*: se trataba del crucero ruso *Zhemchug*. Tras maniobrar con gran habilidad en los límites del puerto, el *Emden* le lanzó torpedos. Ambos hicieron impacto; el segundo, que dio bajo el puente del crucero ruso, fue acompañado de una tremenda explosión que partió al *Zhemchug* en dos. Satisfecho con el trabajo de aquella mañana, Müller se dirigió mar adentro, hacia aguas seguras.

Arriba: El antes orgulloso *Emden* yace embarrancado en la isla de North Keeling, con las superestructuras destruidas por el superior armamento del HMAS *Sydney*. Izquierda: Uno de los botes del *Sydney* se dispone a ir hasta la isla Dirección.

El capitán del destructor se negó a arriar su pabellón, decidido a hundirse con su buque

A las 07,00, mientras la tripulación del *Emden* se retiraba de sus puestos, se avistó una columna de humo a popa. El buque fue identificado como un viejo destructor francés, el *Mousquet*. Aunque no era un adversario serio para el *Emden*, el destructor presentó batalla. Cuando la distancia entre los dos contendientes se redujo a unos 4 500 m, el *Emden* abrió fuego. Una de las andanadas del crucero inmovilizó al buque francés y, aunque se estaba hundiendo claramente por la proa, el capitán del destructor se negó a arriar sus colores, preparándose para hundirse con su buque. Los botes del *Emden* recogieron 40 supervivientes.

Tras esta acción, el *Emden* se lanzó a toda velocidad desde Penang para escapar a un solitario perseguidor, un segundo destructor francés, el *Pistolet*. A pesar de todos los esfuerzos por interferir las transmisiones de radio francesas, el *Pistolet* envió el mensaje: "El *Emden* en Penang... el *Emden* en Penang".



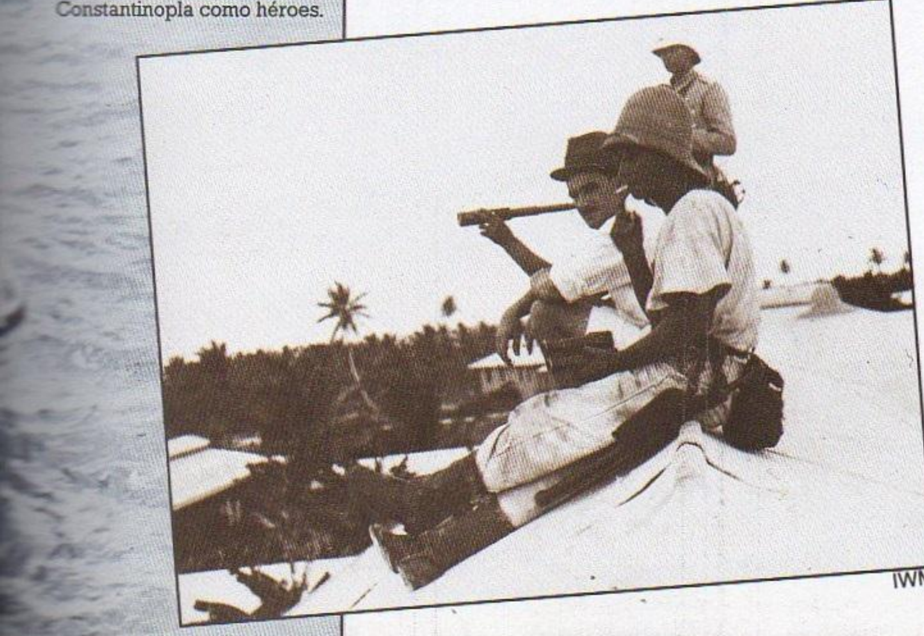
El último día de octubre, el *Emden* se detuvo para carbonear del *Buresk*, junto a las costas de Simaloer. Fue un suministro muy oportuno, pues el crucero estaba ya muy escaso de carbón y los otros dos carboneros del *Emden*, el *Markomannia* y el *Pontoporos*, habían sido apresados por el *Yarmouth* el 16 de octubre. Mediante una finta efectuada junto a la costa occidental de Sumatra, en dirección a los mares de Australia Occidental, Müller esperaba despistar a algunos de sus perseguidores. Entonces viraría al oeste para una reunión con el carbonero británico capturado, el *Exford*, en la isla de North Keelin, en el archipiélago de los Cocos, la tarde del 7 de noviembre. Müller también decidió destruir una estación británica de radio y telégrafos en la isla de Dirección.

La destrucción de la estación empezó a las 06,30 horas del 10 de noviembre, cuando un grupo de desembarco de 50 hombres se reunió en la cubierta del *Emden* para las últimas instrucciones. El buque alemán estaba a la vista de la estación telegráfica y desde allí se enviaron varios mensajes de socorro. Por desgracia para Müller y sus hombres, el mensaje fue oído por un convoy británico situado a menos de 100 millas de la isla Dirección. Uno de sus escoltas, el crucero australiano HMAS *Sydney*, se adelantó para averiguar la causa de la llamada de socorro. Ajeno al peligro, Müller esperó junto a la costa la llegada del *Buresk*. Así, cuando apareció en el horizonte un buque de dos palos y una chimenea, no lo consideró motivo de alarma. Sin embargo, un rápido cálculo de su velocidad de aproximación reveló a todas luces que no podía ser el *Buresk*. Müller ordenó al resto de su tripulación que se preparase y diese vapor.

Para ofrecer a los restantes tripulantes mayor oportunidad de sobrevivir, el *Emden* encalló expresamente

Müller identificó correctamente al buque como un crucero ligero y sabía que, en un combate abierto, los cañones del *Sidney* serían superiores. Aun así, a las 09,40 y a una distancia de 10 000 m, dio la orden de abrir fuego. Al principio, unas precisas andanadas inutilizaron los telémetros de proa y popa, pero el buque australiano mantuvo su distancia, utilizando sus andanadas más pesadas para infligir numerosos daños al *Emden* y convertir al crucero alemán en un pecio. A las 11,15, Müller dio la orden de cesar el fuego. Su buque se estaba hundiendo y su tripulación había sufrido numerosas bajas. Para ofrecer a los restantes tripulantes una mejor oportunidad de supervivencia, se hizo que el buque encallara en las isla de North Keeling. Cerca de un 65 por ciento de la tripulación del *Emden* murió o resultó herida en esta lucha desigual.

El crucero del *Emden* duró poco más de tres meses, pero los daños infligidos a la navegación británica fueron enormes. Desde su salida de Tsingtao, el buque había cubierto 30 000 millas y hundido 16 mercantes británicos. Apresó a tres carboneros como buques de suministros, mientras que dejó en libertad a otros dos vapores tras recibir a bordo a los prisioneros capturados en anteriores acciones. Un crucero ruso y un destructor francés fueron enviados a pique. El valor de estas pérdidas fue estimado en unos cinco millones de libras, 15 veces el coste de construcción del *Emden*.


IWM

Abajo: Trasladados a tierra desde el *Emden* antes de enfrentarse a la amenaza del *Sydney*, algunos miembros del grupo de desembarco del crucero alemán contemplan la escena con impotencia. Extremo izquierdo: Miembros de la tripulación del *Emden* son recibidos en Constantinopla como héroes.



P. Macdonald

P. Macdonald

P. Macdonald

P. Macdonald



Constituidas en baluarte contra la amenaza de invasión del centro de Europa, las tropas de montaña de la 23.ª Brigada *Gebirgsjäger* de la RFA están entrenadas y equipadas para librar una guerra de guerrilla en las cumbres de los Alpes Bávaros

Tras descender por una ladera nevada (arriba), los *jäger* sacan provecho de sus palos durante un ejercicio de tiro con munición real (superior). Los *jäger* se encuentran como en casa en las escarpadas pendientes de las montañas, como demuestra este soldado (extremo izquierdo). Abajo, izquierda: Ni siquiera el hielo constituye un problema para los hombres altamente adiestrados de la 23.ª Brigada *Gebirgsjäger*: este infante es capaz de efectuar un descenso libre por un glaciar.

En lo alto de las montañas y en las rocosas cimas que dominan los valles y los pequeños pueblos de los Alpes Bávaros, en Alemania Occidental, opera una casta de soldados muy especial, la *Gebirgsjäger*. *Jäger* significa cazador, una palabra muy adecuada para las tropas de montaña de la 23.ª Brigada *Gebirgsjäger*, una peculiar formación dedicada a la defensa de esta región montañosa. La brigada es la única del Ejército de Alemania Occidental que ha sido concebida exclusivamente para la guerra de montaña y, como parte de la 1.ª División de Montaña, es capaz de combatir en guerrilla. Los tres batallones de la Brigada *Gebirgsjäger* operan durante todo el año e incluyen a algunos de los soldados mejor adiestrados de las Fuerzas Armadas de la RFA.

Como resultado de la posición geográfica de la República Federal de Alemania, la defensa avanzada se considera un componente vital de su estrategia militar. Habría que desplegar la máxima potencia de combate durante las primeras fases de cualquier operación, destinando las posteriores a minimizar los daños sufridos por las tropas defensoras. En 1981 y basándose en las últimas evaluaciones de amenaza latente en Europa Central, la 1.ª División de Montaña se reorganizó para poder aprovechar la introducción de nuevos sistemas de armas. Además, las formaciones que componían la división se redujeron proporcionalmente, con el objetivo de crear un mayor número de unidades más manejables, dando a la división un mando y un control más firmes.

La principal función de la 1.ª División de Montaña es la defensa de Baviera y de los Bajos Alpes. Para este fin, todos los soldados de la división se entrenan para combatir en las inhóspitas regiones montañosas. Como símbolo de respeto hacia su campo de batalla, llevan el famoso emblema de la *Edelweiss*, una flor silvestre que se encuentra en lo alto de los Alpes. Esta insignia ha estado asociada con las *Gebirgstruppen* (tropas de montaña) desde 1915. Aunque se puede disponer de la división para combatir en numerosos y distintos terrenos, y ésta tiene la capacidad para hacerlo, es esencialmente una formación de montaña. Como tal, está dotada del especial espíritu de cuerpo que se asocia con las tropas de montañas de todo el mundo.

La 1.ª División de Montaña se compone de dos *Panzergrenadierbrigaden* (brigadas de infantería acorazada), una *Panzerbrigade* (brigada acorazada) equipada con carros de combate Leopard II, una *Gebirsgjägerbrigade* (brigada de infantería de montaña), una brigada de defensa nacional (consistente en dos batallones de infantería mecanizada y dos de carros), un regimiento de artillería, un batallón de defensa antiaérea, un regimiento de zapadores y un batallón de transmisiones. Además de estas formaciones, hay diversos elementos de apoyo divisionales, incluido un regimiento acorazado de reconocimiento y un batallón acorazado.

Sin embargo, son los *jäger* de la 23.ª Brigada *Gebirgsjäger* los que ocupan el puesto de honor entre los baváros como los verdaderos combatientes de montaña de la zona. Junto con los *Heeresbergführen* (guías de montaña del Ejército), los *Gebirgsjäger* se especializan en el combate a gran altitud y están entrenados y equipados sobre todo para combatir en condiciones difíciles en algunos de los territorios más duros de Europa. Junto a los *Fallschirmjägern*, los paracaidistas alemanes, constituyen la única formación del *Bundeswehr* (Ejército) cuya tradición se remonta a antes de la Segunda Guerra Mundial. Una de las razones de su larga historia es la renovada aptitud de combate de los *Gebirgsjäger* que, junto con su reclutamiento regional, ha permitido que la formación mantenga fuertes lazos con sus ancestros históricos. La brigada tiene su base en Bad Reichenhall, a cinco kilómetros de la frontera alemana occidental con Austria, y está compuesta de tres batallones de infantería de montaña: el 231.º, que comparte su base con

MAESTROS DE LAS ALTURAS

el cuartel general de la brigada; el 232.º, basado en Bischofswiesen; y el 234.º, en Mittenwald, cerca de Garmisch-Partenkirchen, el hogar de la 1.ª División de Montaña.

Cada uno de los batallones de *Gebirgsjäger* consiste en una plana mayor y una compañía de servicios de apoyo (que incluye una sección alpina), tres compañías de fusileros (consistente cada una en cuatro secciones, dividida cada una en tres pelotones) y una compañía de infantería pesada de montaña. Esta última constituye el apoyo integral del batallón e incluye una sección de morteros, con seis piezas de 120 mm; una sección contracarro, con 21 sistemas de misiles Milan, y una sección de cañones de campaña con seis *feldkannonen* de 20 mm que también se pueden utilizar en la función de defensa aérea. Además, cada batallón tiene un total de 76 armas contracarro ligeras (Panzerfaust 3), 478 fusiles de precisión G3 (de los que un tercio están equipados con visores nocturnos) y seis camiones de cuatro ruedas equipados con palas mecánicas. Estos vehículos son muy valiosos: no sólo pueden emplearse para preparar posiciones defensivas, sino que también pueden ayudar en la construcción y reparación de rutas de montaña. Esto permite a los *Gebirgsjäger* llevar sus vehículos, pertrechos y equipos a las partes más altas de las montañas sin tener que acudir a otros medios hasta que sea absolutamente necesario. Cada batallón se beneficia de la experiencia de al menos 20 guías de montaña del Ejército, la mayoría de ellos encuadrados en las secciones alpinas. Su entrenamiento especial dura ocho meses, abarcando el verano y el invierno.

Una característica singular de los *Gebirgsjäger* es el animal de carga. El empléo de animales para transportar equipos de apoyo en regiones difíciles se realizó por primera vez en las tropas de montaña alemanas durante la Segunda Guerra Mundial, un período en que existían ocho divisiones de esta clase. Los *Gebirgsjäger* pronto adquirieron renombre por la velocidad con que podían desplegarse, totalmente equipados para el combate, desde una posición aislada a otra, sin importar las dificultades del terreno. Por ello no resulta sorprendente que, cuando se reformaron las Fuerzas Armadas alemanas occidentales en los años cincuenta, los *Gebirgsjäger* solicitasen animales de carga para potenciar su movilidad. A pesar del creciente despliegue de helicópteros (los batallones de *Gebirgsjäger* son completamente aerotransportables), las tropas de montaña han conservado una compañía de sangre con una dotación de 54 animales. Esta compañía está mandada por un *oberstleutnant* (teniente coronel), que se considera en primer lugar un *Gebirgsjäger*, y en segundo un cirujano veterinario. Es responsable ante el comandante de la brigada de proporcionar a los tres batallones de infantería de montaña su cuota de mulas y caballos.

Los dos tipos de animales empleados por los *Gebirgsjäger* tienen funciones específicas que desempeñar. El más robusto de ellos es la mula, capaz de llevar una carga de 130 kg. El segundo animal, conocido como el *haflinger*, es de una raza especial de caballos austríacos. Aunque sólo pueden llevar una carga de 100 kg, son capaces de trabajar más eficazmente, a grandes altitudes, que las mulas. Cada sección tiene su propio transporte (establos móviles construidos en vehículos todoterreno 4x4 Mercedes)

En diciembre de 1986, los *jäger* recibieron uniformes miméticos (abajo, derecha) destinados a sustituir el gris de campaña reglamentario. Este nuevo modelo está en período de prueba y es una reminiscencia del utilizado por los cazadores de la *Wehrmacht* durante los últimos días de la Segunda Guerra Mundial. Abajo, izquierda: Mediante una sierra especialmente diseñada, un *jäger* abre un pozo de tirador en la nieve. Se preparan refugios como este agujero cuando las secciones alpinas pretenden tender una emboscada al enemigo. Abajo: Con 60 *jäger* totalmente pertrechados, un helicóptero polivalente Sikosrsky CH-53 se dirige hacia su objetivo durante unas maniobras en los Alpes Bávaros.



P. Macdonald

y cada animal tiene su propia carga específica. La velocidad media de una columna de animales totalmente cargados es de cuatro kilómetros por hora. Teniendo en cuenta que ello incluye ascensos de 400 m y descensos de 300 m, es una hazaña.

Entre los helicópteros de la división hay MBB BO105, Bell UH-1D Huey y Sikorsky CH-53. El primero es un helicóptero ligero capaz de transportar cuatro pasajeros y, aunque en principio se utilizaba para tareas de reconocimiento, también se puede usar para desplegar pequeñas patrullas a lo alto de las montañas. El UH-1D Huey es el principal helicóptero del *Bundeswehr* y puede transportar ocho *jäger* totalmente pertrechados. El CH-53 es el helicóptero más grande utilizado por el Ejército y, con una capacidad de 60 soldados, es un vehículo ideal para un despliegue a gran escala. Sin embargo, el helicóptero tiene sus desventajas, siendo la principal su incapacidad para volar en adversas condiciones climáticas; un problema que aparece con frecuencia en la zona de operaciones de los *Gebirgsjäger*. Como resultado de ello, las mulas y *haflingers* tienen una ventaja definitiva sobre los helicópteros. Un oficial de alto rango de la 23.ª Brigada *Gebirgsjäger* lo explicó sucintamente a su modo: "Los animales de carga no se quedan en casa a causa del mal tiempo y, además, uno no se puede comer un helicóptero si hay escasez de alimentos".

La 23.ª Brigada *Gebirgsjäger* tiene unos efectivos totales de unos 3 800 hombres, reforzados por la adi-

P. Macdonald



P. Macdonald

LOS *GEBIRGSJÄGER*

Aunque el emblema de la Edelweiss está asociado a los *Gebirgsjäger* desde 1915, éstos no adquirieron su reputación de combatientes de montaña hasta la Segunda Guerra Mundial. Los *jäger* lucharon en varias campañas, prestando sercicio en los Balcanes, Noruega y Creta. Durante la campaña polaca, la 1.ª, 2.ª y 3.ª Divisiones de Montaña fueron enviadas al sur. Desplazándose en tres columnas paralelas, realizaron una serie de movimientos de flanqueo que ayudaron a quebrar las defensas polacas. Durante la campaña de Noruega, la 2.ª División desembarcó en Oslo en 1940 y marchó a Trondheim, donde se reunió con la 3.ª División. Posteriormente estas dos unidades se abrieron paso hasta Narvik, combatiendo en Trofors, Eisford y Rognan. En abril de 1941, las recién formadas 5.ª y 6.ª Divisiones fueron enviadas a los Balcanes para atacar la Línea Metaxas y abrir una ruta hacia Grecia. La 5.ª División desempeñó un importante papel en la captura de Creta. En 1942, la 1.ª y 4.ª Divisiones participaron intensamente en el avance hacia el Cáucaso. Tras el desastre alemán de Stalingrado, en el invierno de 1942, estas dos unidades quedaron atrapadas en la península del Kubán, cerca de Crimea. La 3.ª División participó en la larga retirada desde la Unión Soviética, tras la batalla de Kursk en julio de 1943, mientras que la 1.ª y 4.ª Divisiones tomaron posiciones cerca de Odessa. La 1.ª División fue enviada después al norte de Grecia y destinada a luchar contra los partisanos en la frontera con Albania.
Arriba: La Edelweiss que distingue a los *Gebirgsjäger*.

ción de 5 100 reservistas en caso de movilización. De éstos, un 75 por ciento sería enviado a guarniciones situadas en un radio de 150 km de sus hogares. Esto hace que la mayoría de los hombres estén familiarizados con la región que constituye su destino en caso de guerra. Alemania Occidental tiene un ejército de reclutas compuesto de hombres que sirven 18 meses, y un elemento profesional y voluntario que sirve entre dos y 15 años. Los reclutas constituyen el 60 por ciento de la fuerza total de los *Gebirgsjäger* y el resto son profesionales que forman los grupos de entrenamiento y los cuadros de oficiales y suboficiales de las unidades de combate. Aunque la mayoría de sus reclutas viene de Bavaria, la reputación de los *Gebirgsjäger* es tal que numerosos alemanes acuden de otras zonas de la República Federal ofreciéndose voluntarios para servir sus 18 meses en esta destacada formación. Hasta un 15 por ciento de los efectivos de la división se componen de hombres de fuera de Baviera.

Los *Gebirgsjäger* tienen que familiarizarse con las montañas que constituyen su área natural de operaciones

La brigada tiene uno de los más amplios programas de adiestramiento dentro del *Bundeswehr*, lo que explica la gran proporción de alemanes que se ofrecen voluntarios a esta unidad. Debido a la tarea de la 1.ª División de Montaña, defender la zona fronteriza oriental, y a las peculiaridades del contexto operativo de la brigada, los *Gebirgsjäger* tienen que familiarizarse con las excepcionales características de las montañas y ser capaces de entrar en acción en cualquier condición meteorológica. Para que los batallones puedan entrenarse mejor en su función especializada, están situados en áreas que ofrecen el mayor número de días de nieve al año. Un 45 por ciento del entrenamiento se realiza en regiones montañosas e incluye las técnicas de montañismo.

No hace falta decir que el entrenamiento es muy duro. Gran parte del tiempo se pasa en desarrollar y mantener una forma física de un nivel excepcional, un factor vital para el éxito de cualquier misión realizada en zona montañosa. Este énfasis en la forma física se refleja en los logros atléticos de los *Gebirgsjäger*. La brigada toma parte en diversos juegos de invierno y verano a nivel de batallón, brigada o división, y también compite con tropas de montañas de otras naciones.

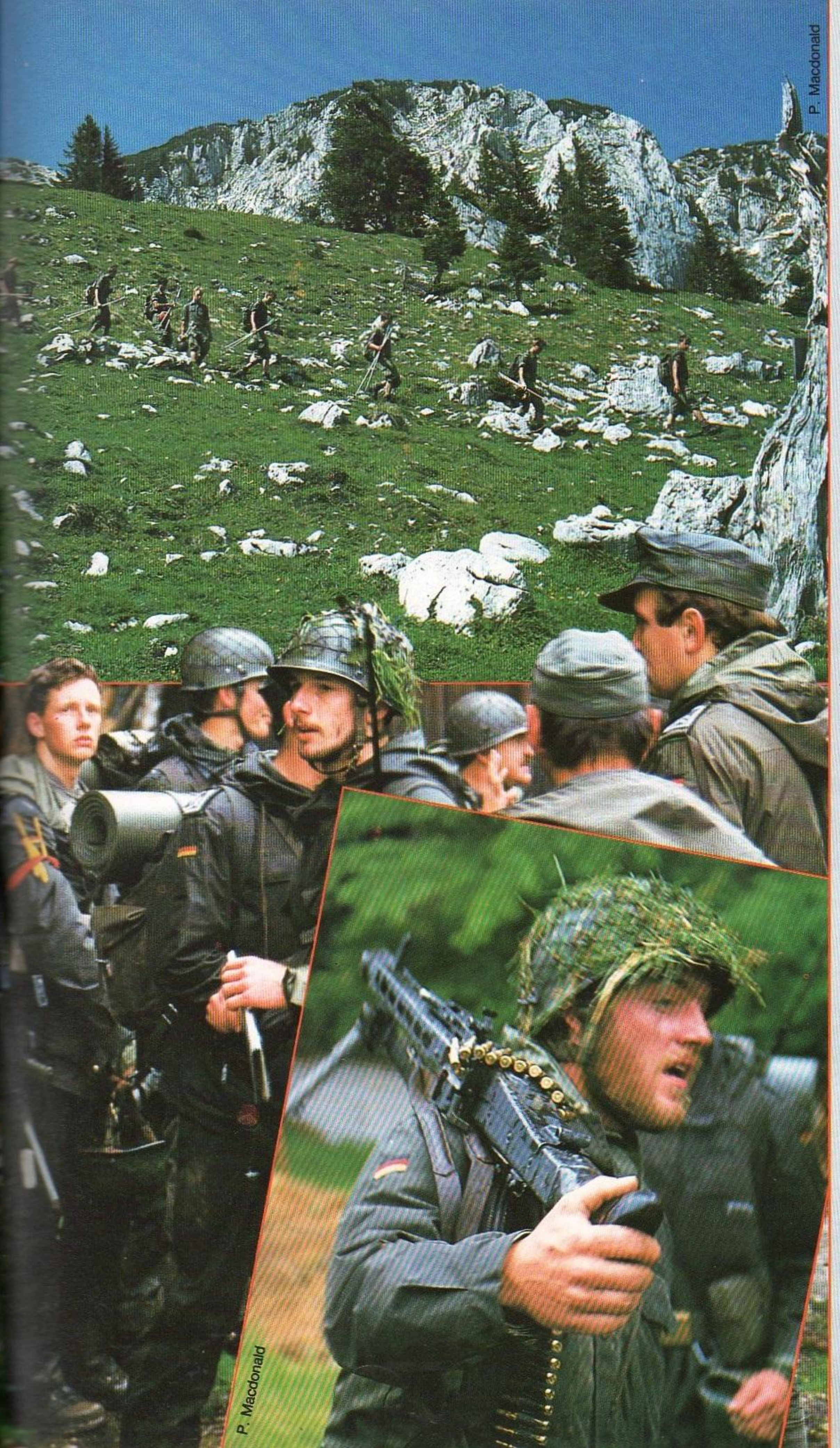
Las relaciones entre los *Gebirgsjäger* y la población local se considera de gran importancia por ambas partes. La mayoría de los hombres proceden de Baviera, una zona que fue un reino independiente hasta 1917, y la región destaca por la conservación de muchas tradiciones. Una de ellas es la de beber grandes cantidades de cerveza. De hecho, los hombres de la 1.ª División de Montaña son los únicos soldados del *Bundeswehr* a los que se les permite beber alcohol durante la jornada de trabajo. La razón de ello, según el comandante de una de las brigadas *fallschirmjäger*, es que los bávaros ¡se destetan con cerveza!

Uno de los muchos servicios locales proporcionados por los batallones de *Gebirgsjäger* es el salvamento de montaña. Puesto que todos los *jäger* están adiestrados como escaladores y esquiadores, a me-



Superior, izquierda: Los *jäger* disfrutan de una cerveza en su campamento base, tras una patrulla por regiones montañosas (superior, derecha). Extremo derecho: Un *jäger* recibe órdenes mientras se reúnen sus compañeros (derecha).

P. Macdonald



EQUIPO FUNCIONAL

El combate de montaña, particularmente durante el invierno, impone severas exigencias tanto en equipos como en hombres, y los *Gebirgsjäger* son, sin duda, los soldados mejor pertrechados de la OTAN. Tienen tres tipos de botas de montaña: medias, pesadas y de plástico. Las dos primeras están hechas de cuero y, al tener doble función, se pueden utilizar tanto para el montañismo como para el esquí. Las botas de plástico han sido diseñadas principalmente para la guerra de invierno y son similares a las de esquí deportivo.

Los propios esquíes, adaptados a partir de los modelos austríacos "Apolo", son los mejores que hay actualmente. Las fijaciones tienen tres posiciones. La primera de ellas asegura los dedos y deja el talón libre, lo que permite una máxima movilidad en las patrullas de esquí de fondo. La segunda eleva el talón y facilita el ascenso de pendientes. Finalmente el tacón de las botas se puede bajar a la posición convencional de descenso. La parte inferior de las tablas está forrada con unas "pieles" que impiden que el esquiador se deslice hacia atrás durante el ascenso; estos esquíes proporcionan a los *Gebirgsjäger* una movilidad sin igual en las regiones nevadas.

Durante el combate, los cazadores de montaña calzarían botas para la nieve, que les dan mayor maniobrabilidad en emboscadas y el ataque. Otros equipos de invierno son anoraks impermeables tipo Gortex. Éstos han sido distribuidos a todos los soldados de montaña para reducir el riesgo de hipotermia y aumentar la eficacia operacional de la unidad en condiciones climáticas adversas.

nudo la comunidad local les pide que se aventuren en las inhóspitas montañas y salven la vida de personas que han sufrido aludes u otros accidentes. Aparte del entrenamiento de alpinismo en verano y el de esquí en invierno, cada batallón tiene asignado un mínimo de 100 horas de entrenamiento aeromóvil al año. Además, los *jäger* disponen de una amplia instrucción en las técnicas de guerra urbana.

Los *Heeresbergführen* (guías de montaña del Ejército) de los *Gebirgsjäger* están entre los hombres mejor entrenados del *Bundeswehr*. Son *unteroffiziers* o cabos que han seguido y aprobado el largo y arduo curso del Centro de Guerra de Montaña del Ejército de la Luttensee Karserne, en Mittenwald. Los soldados de otras fuerzas de la OTAN también pueden asistir al curso y se reservan cada año 10 plazas para extranjeros. Dos de ellas las suelen ocupar miembros del 22.º Regimiento del Servicio Aéreo Espacial (22 SAS) de Gran Bretaña, para el que la guerra de montaña es una especialidad. El curso suele empezar en junio de cada año y se inicia con seis semanas en la ciudad de Obereintal, en la zona de Wetterstein, cerca de la frontera entre Austria y Suiza. Aquí, en una de las regiones más altas de los Alpes, se introduce a los alumnos en las técnicas de patrulla con esquí, en las que se espera sean auténticos maestros. Luego pasan tres semanas en Chamonix, en los Alpes franceses, donde se les enseñan nociones básicas de escalada, tanto en roca como en hielo. Después, los hombres pasan dos semanas en los Dolomitas italianos, en la zona de paso de Cella. Esta región es muy notoria por sus difíciles ascensos en roca y proporciona a los instructores una excelente oportunidad de calibrar los progresos de cada soldado. La siguiente página de la agenda señala una semana de largas patrullas a gran altitud en torno a la montaña de Watzman, cerca de Berchtesgaden. Para entonces el calendario marca finales de octubre y el curso se interrumpe para descansar y realizar otras tareas militares antes de volver ocho semanas a Mittenwald, a finales de enero y comienzos de febrero. Aquellos que aún no hayan aprobado su curso de esquí tienen ahora la oportunidad de hacerlo. Las ideales condiciones de nieve están prácticamente garantizadas en esta época del año y el curso continúa con dos semanas en la zona de Grand Paraiso, en Italia. Allí, los alumnos aprenden las técnicas de las patrullas de esquí a gran altura en extremas condiciones de tiempo. Con tres semanas por delante hasta el final del curso, los hombres pasan una de ellas en Olgoin, en el sur de Baviera, donde aprenden las técnicas de "guía". Éstas se ponen en práctica durante un entrenamiento de una semana en Berchtesgaden. Finalmente, los soldados pasan una semana en Mittenwald, donde aplican las técnicas de guía a la guerra en esquíes.

Al final del curso, los alumnos reciben el emblema de guías de montaña del Ejército, una *Edelweiss* blanca y amarilla sobre un fondo verde rodeado por la inscripción "*Heeresbergführer*". Ésta es una de las más codiciadas cualificaciones de las Fuerzas Armadas alemanas occidentales. Al igual que todos los *jäger*, los guías de montaña del Ejército poseen un tremendo espíritu de cuerpo y un sentido de la profesionalidad que llega tan alto como el de cualquier soldado del *Bundeswehr*.

La preparación física de la 23.ª Brigada *Gebirgsjäger* es impresionante. De los 11 *jäger* que fueron a las olimpiadas de invierno de Sarajevo, en 1984, tres consiguieron medallas. Abajo: Calzados de esquíes para disfrutar de la máxima movilidad, los *jäger* parten para otra agotadora marcha a través de los nevados Alpes Bávaros.



P. Macdonald

LANZAMISILES DEL TERCER REICH



Equipados con los misiles más modernos de que disponía la *Luftwaffe*, los aviadores de la KG 100 añadieron una nueva dimensión a la guerra aérea

A las 20,00 horas del 14 de noviembre de 1940, dos escuadrones de bombarderos Heinkel He 111H-3 procedentes de la base de Vannes, en el oeste de Francia, se internaron en el cielo nocturno. Cruzaron el canal de la Mancha y sobrevolaron el sur de Inglaterra, dirigiéndose a su objetivo en la región central. Un potente transmisor situado en la costa francesa emitía en la noche unas señales de radio que formaban en el cielo una invisible ruta aérea. La recepción de una señal constante en los auriculares del piloto le avisaba que seguía el camino adecuado; los saltos o interrupciones de la misma significaban que se estaba desviando a la izquierda o la derecha.

Cada bombardero estaba equipado con un receptor especial de radio conocido simplemente como "Aparato-X". Cuando se producía un cruce entre la primera señal y una segunda emitida, en un ángulo determinado, desde otra estación, se tenía la certeza de que los bombarderos estaban a 15 km de su objetivo. Tan pronto como se recibía este cruce de señales, el operador de radio accionaba una llave que ponía en funcionamiento un reloj en el panel de instrumentos. Siete kilómetros más adelante, en respuesta a la recepción de una tercera señal, se desconectaba el primer indicador del reloj y se ponía en funcionamiento otro. Ahora era el piloto quien mantenía el rumbo del bombardero. Su única tarea en ese momento era la de abrir las compuertas de la bodega de bombas, ya que la mayor parte del proceso era automático. Cuando el segundo indicador del reloj se superponía al primero, conectaba el circuito eléctrico de lanzamiento de las armas y el Heinkel se lanzaba hacia arriba mientras caían sus bombas.

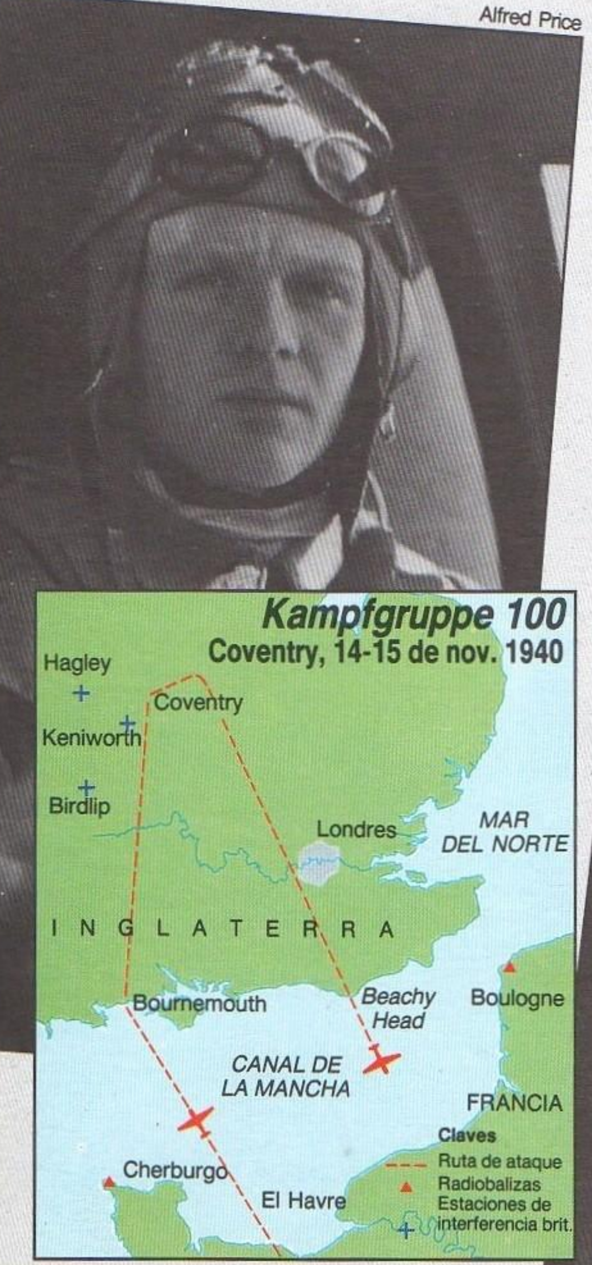
Los servicios de información británicos sabían, desde hacía algunos meses, que los alemanes utilizaban haces de radio

En aquella funesta noche de noviembre, el objetivo era la pintoresca ciudad catedralicia de Coventry, marcada por la *Luftwaffe* como importante centro de fabricación de municiones y, por ello, un legítimo objetivo militar. Durante las horas siguientes, 450 bombarderos alemanes, guiados por los incendios provocados por las bombas de los Heinkel del *Kampfgruppe* (KGr) 100, lanzaron un total de 500 toneladas de explosivos y 30 toneladas de bombas incendiarias al mar de llamas que se agitaba bajo sus alas. Cuando en las primeras horas del 15 de noviembre se alejó la última oleada de bombarderos, el corazón de Coventry y la bella catedral del siglo XIV habían dejado de existir. Noche tras noche, durante aquel desesperado invierno de 1940-41, Londres, la región central, Lancashire, Gales, Tyneside, Plymouth, Exeter, Southampton y Bristol se tambalearon bajo la avalancha de fuego procedente de los cielos de la oscura noche. Muchas de las incursiones nocturnas sobre Inglaterra durante este período fueron realizadas por el *Kampfgruppe* 100.

Los servicios de información británicos supieron durante meses que los alemanes usaban señales de radio como ayuda de navegación y bombardeo. Ya a comienzos de junio de 1940, el profesor Lindemann,

Abajo, izquierda: El comandante Hans-Georg Bätcher, que mandó el *Kampfgruppe* 100 durante la campaña de bombardeo contra Gran Bretaña. Abajo: El personal de tierra instala bombas de caída libre SC 250 a los soportes externos de un He 111. Las bombas, diseñadas para su uso contra puentes de madera, contenían un producto inflamable que se incendiaba mediante unos mecanismos colocados en la envuelta.

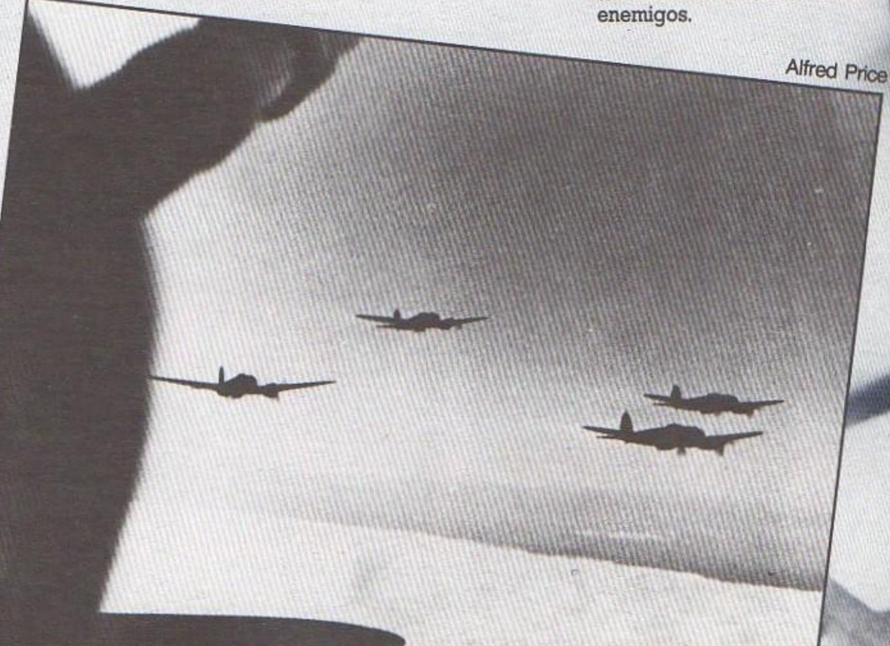




Alfred Price

Abajo, izquierda: Una formación de Heinkel He 111 de la KG 100 en vuelo hacia un objetivo en el frente del Este. Derecha: Una singular instantánea de un He 111 en pleno vuelo. Página anterior: Escrutando los cielos en busca de cazas enemigos.

Alfred Price



asesor científico del gabinete de guerra británico, había informado a sir Winston Churchill que los alemanes habían desarrollado una señal de radio que facilitaba a la *Luftwaffe* poder bombardear de día o de noche, y en cualquier condición meteorológica. El 21 de julio, el primer ministro convocó una reunión de urgencia a la que asistieron científicos, oficiales superiores de la Real Fuerza Aérea (RAF) y el director adjunto de Investigaciones Científicas del Ministerio del Aire, doctor R. V. Jones. Éste informó a los presentes que, durante algunos meses, habían llegado noticias señalando que los alemanes poseían una nueva ayuda de bombardeo nocturno en la que habían puesto grandes esperanzas. Estas informaciones parecían tener alguna relación con el nombre clave "*Knickebein*" (Pierna Torcida). Los servicios secretos británicos se habían topado varias veces con este término sin poder descifrarlo.

Poco después de que los aviones de reconocimiento de la RAF fotografiasen tres torres de curiosa configuración en la costa de la Francia ocupada, se derribó un bombardero alemán cerca de Liverpool. El subsiguiente examen de los restos reveló que el avión llevaba un equipo de radio cuyo complejo diseño sugería que estaba conectado a algo distinto al sistema "Lorenz" de aterrizaje sin visibilidad.

Alfred Price



KAMPFGRUPPE 100

El *Kampfgruppe* 100 (KGr 100, cuya insignia aparece arriba) se formó en el verano de 1939 como unidad especial de transmisiones y actuó durante la campaña polaca bajo el mando directo del cuartel general de Hermann Göring en Potsdam. Durante la campaña noruega, la unidad tuvo su base en Nordholz y utilizó aviones Heinkel He 111 en operaciones de bombardeo convencional. Tras prestar servicio en las batallas de Francia e Inglaterra bajo el mando del *hauptmann* (capitán) Friedrich Aschembrenner y especializarse en el bombardeo de precisión, el KGr 100 fue trasladado al frente del Este.
En abril de 1943, la unidad se retiró a Graz y se reequipó con el Dornier Do 217E-5. Se le concedió la plena categoría de Kamfgeschwader (ala de bombardeo) y se convirtió en la KG 100. En agosto de 1943, el 2.° Escuadrón de la unidad (2/KG 100) fue declarado operacional con el misil aire-superficie Hs 293A, mientras que el 3/KG 100 se equipó con el "Fritz-X". Se llevaron a cabo numerosas salidas con estas armas en 1943 y 1944. Tras el Día D, las incursiones se dirigieron contra los puertos y cabezas de playa de la invasión aliada. Hacia el 14 de agosto de 1944, el 3/KG 100 era el único escuadrón superviviente de la unidad. Poco después se retiró de Orleans. A finales de setiembre de 1944, la KG 100 fue disuelta, y su personal, reasignado a otras unidades de la *Luftwaffe*.

Alfred Price

Arriba: Esta guirnalda colgada del cañón de 20 mm de un He 111 conmemora su 500.ª misión operacional del comandante Bätcher.

Los científicos británicos adivinaron pronto el significado de los transmisores *Knickebein* y, en agosto de 1940, las primeras contramedidas británicas ya eran operativas y habían marcado su objetivo en las dos estaciones "*Ruffian*" –nombre clave de la RAF para los transmisores *Knickebein*–, situadas cerca de Dieppe y Cherburgo. Durante los últimos días de octubre, los servicios de informacion británicos recibieron indicios de que el enemigo realizaría en breve una gran incursión con la ayuda de nuevos equipos y dedujeron que el blanco sería Liverpool. Sin embargo, la conclusión constituyó un trágico error; el objetivo del experimento alemán era Coventry. Las defensas antiaéreas estaban debilitadas y la *Luftwaffe* sólo perdió un bombardero durante su incursión la noche de 14 de noviembre.

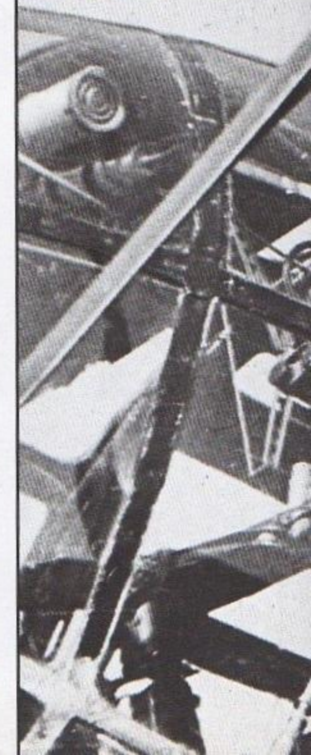
A comienzos de 1941, los alemanes empezaron a utilizar otro sistema de señales de radio, conocido como "Aparato-Y". Una vez más, fue probado por los Heinkel del KGr 100. Mientras el Aparato-X utilizaba tres señales de radio cruzadas para aproximarse al blanco, el Aparato-Y sólo empleaba una, en conjunción con una indicación de radio que señalaba al piloto del bombardero la distancia que había recorrido. Éste podía verificar la distancia cubierta constantemente, lanzando sus bombas cuando se calculase que había llegado al punto adecuado.

Aunque el peso de la ofensiva aérea alemana contra Gran Bretaña disminuyó mucho a finales de 1941, el KGr 100, que ahora se especializaba en técnicas de bombardeo de precisión, siguió operando contra objetivos británicos durante varios meses más. En el verano de 1941, cambió algunos de sus Heinkel por Dornier Do 217 y centró sus principales esfuerzos, en lugar de los objetivos terrestres, en una larga serie de operaciones antibuque que caracterizarían sus actividades durante todo el resto de la guerra.

En setiembre de 1942, repentinamente varias de las más expertas tripulaciones del *Kampfgruppe* fueron enviadas a Alemania para participar en unas pruebas con dos armas secretas, que eran misiles radioguiados antibuque lanzados desde el aire. El primero de ellos, conocido como el "Fritz-X", consistía en una bomba perforante de 1 500 kg con cuatro cortas aletas montadas en la mitad de su longitud. El arma era guiada mediante señales de radio y estaba dirigida por una pequeña columna de control instalada en el compartimento del artillero de proa del bombardero. Inmediatamente después de lanzarla, el piloto del avión reducía su velocidad a unos 200 km por hora, facilitando la labor del artillero durante las últimas fases de la trayectoria del misil. El seguimiento visual durante los 42 segundos de caída, desde una altura de unos 6 000 m, era facilitado por una bengala situada en la cola del arma. Sin embargo, el Fritz-X no era especialmente preciso y su uso se complicaba con el hecho de que el avión lanzador, normalmente un Donier Do 217K-2, tenía que volar en línea recta y sin realizar cambios de altitud mientras se efectuaban las correcciones de rumbo.

Cuando finalizaron las pruebas operacionales, a comienzos de 1943, un escuadrón de la KG 100 –por entonces la unidad se había convertido en una *Kampfgeschwader*– fue asignado a operaciones con el Fritz-X y enviado a Istres, cerca de Marsella. En condiciones de máximo secreto, se situaron reservas de misiles Fritz-X en los aeródromos alemanes repartidos en un arco que iba desde Noruega a Italia. Los destacamentos de la KG 100 irían de base en base,

Abajo: El *unteroffizier* Horst Goetz, del *Kampfgruppe* 100, en su He 111; el avión luce la insignia del barco vikingo propia de la unidad.





Derecha: El comandante Bernhard Jope, jefe del 2/KG 100. Arriba: Un Dornier Do 217. Superior: Armado con un misil Hs 293, este Dornier se dispone a despegar.

MISILES AIRE-SUPERFICIE ALEMANES

El desarrollo de los misiles aire-superficie (ASM) alemanes empezó en 1915, cuando la firma Siemens-Shuckert inició las pruebas de una serie de bombas planeadoras que eran lanzadas desde aviones o dirigibles y que eran controladas a distancia por cables. Cuando llegó el Armisticio de 1918, las evaluaciones de estas armas estaban muy avanzadas. A finales de los años treinta, el Ministerio del Aire alemán patrocinó a la compañía Blohm und Voss para iniciar el desarrollo de una serie de torpedos aéreos. La serie culminó con el SL 11 Schnnewittchen (Blancanieves), diseñado para el Junkers Ju 88, y el arma de alta velocidad BT, concebida para aviones de caza.

En 1942, tras el fracaso de unas pruebas, se modificó el diseño del misil antibuque propulsado por cohete BV 143 para producir el BV 246 Hagelkorn (Granito). Este último era capaz de guiarse hacia instalaciones de radar terrestres, pero la *Luftwaffe* no le prestó demasiado interés. Las operaciones antibuque siguieron siendo la principal preocupación de la *Luftwaffe*, y la firma Henschel desarrolló para este fin el GT 1200. Este misil estaba impulsado por dos motores cohete, uno de los cuales empezaba a funcionar bajo el agua y dirigía el proyectil hacia el buque objetivo. La Henschel también desarrolló el Zitteroschen (Pez-torpedo), que se cree fue el primer misil guiado, con alas, supersónico del mundo. Los datos sobre esta arma son escasos, pero se rumoreó que el misil estaba listo para su producción en masa cuando el proyecto fue interrumpido repentinamente en octubre de 1944. Aunque muchos de los diseños parecían altamente prometedores, se necesitaba una enorme cantidad de investigaciones y desarrollos antes de que pudieran ser operacionales de un modo fiable. Al final, fueron el "Fritz-X" y el Hs 293, con sus configuraciones más ortodoxas, los que constituyeron el núcleo de la capacidad ASM de la *Luftwaffe*.

según las necesidades de cada lugar y momento.

Entretanto, continuaba el desarrollo paralelo del segundo tipo de misiles antibuque, el Henschel Hs 293. Aunque su capacidad perforante no era tan grande como la del Fritz-X, era un arma mucho más flexible. Debido a su motor cohete, el Hs 293 podía ser apuntado desde una gran distancia. Tras el lanzamiento, el motor se encendía automáticamente y aceleraba el misil hasta alcanzar una velocidad de casi 600 km/h en 12 segundos. El Hs 293 también tenía unas aletas cortas y unas pequeñas superficies de cola, y contaba con un giroscopio para mantenerse estable en vuelo. Al igual que el Fritz-X, se dirigía mediante una pequeña columna de control situada en el avión lanzador. El seguimiento se realizaba por medio de bengalas colocadas en la cola para operaciones diurnas y una lámpara con un filtro rojo para ataques nocturnos. Desde una altitud de lanzamiento de casi 6 000 m, el alcance máximo del Hs 293 era de 16 000 m.

En marzo de 1943, el 2.º Escuadrón de la KG 100 (2/KG 100) se reequipó con Dornier Do 217E-5 y después se trasladó a Cognac, en el sudoeste de Francia, con su primera partida de misiles Hs 293. El 25 de agosto, 12 aviones del escuadrón recibieron órdenes de atacar a los buques de guerra de la Armada Real británica que navegaban en el golfo de Vizcaya. En esta ocasión, cada bombardero llevaba dos Hs 293, un bajo cada semiala. Se avistaron tres buques británicos y, en el ataque que siguió, se causó


Alfred Price

daños a una corbeta. Dos días después, durante un segundo ataque, los bombarderos lanzamisiles hundieron la corbeta HMS *Egret* e infligieron daños a un destructor británico.

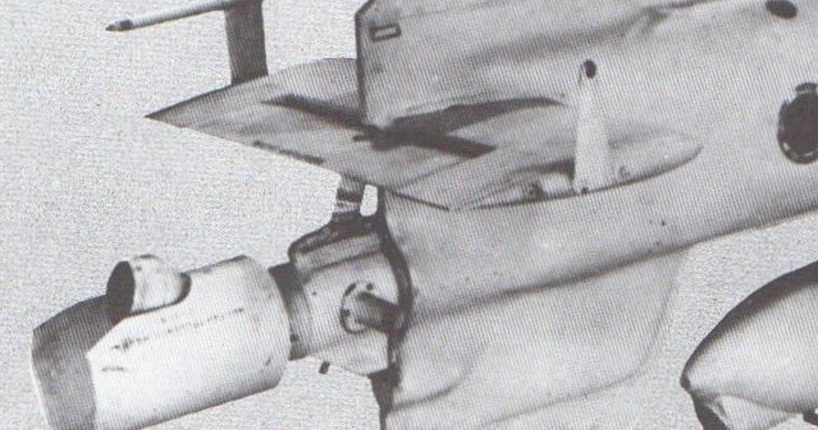
El 7 de setiembre de 1943, el 2/KG 100 se unió a su escuadrón gemelo, el 3/KG 100, en Istres, en el sur de Francia. Las dos unidades recibieron órdenes de entrar en acción contra la cabeza de puente aliada de Salerno, en Italia. Como resultado de la total superioridad aérea aliada en la zona, los Dornier se vieron obligados a actuar de noche y no se pudo confirmar ningún impacto de los misiles.

En aquellos febriles días de setiembre de 1943, la KG 100 participó en algunos de los más notorios ataques llevados a cabo por bombarderos de la *Luftwaffe* en toda la guerra. El día 9, cuando los Aliados desembarcaron en Salerno, al 3/KG 100 se le presentó un objetivo de los que sólo se encuentra una vez en la vida. Aquella mañana, el reconocimiento alemán había revelado que grandes unidades de la flota italiana estaban en el mar junto a la costa occidental de Italia. El gobierno italiano ya había capitulado y el futuro de la flota era incierto. Si se unía a los Aliados, podría añadir más peso a su ya abrumadora supremacía naval en el Mediterráneo. Por otro lado, si navegaba hacia los puertos del sur de Francia, constituiría un gran refuerzo para la pequeña presencia naval alemana. Por ello, se ordenó al 3/KG 100 lo siguiente: si la flota italiana zarpaba hacia el norte, sería protegida; si lo hacía al sur, debía ser hundida.

Dos horas después, los alemanes recibieron noticias de que la flota italiana navegaba con rumbo sur. Tres acorazados, seis cruceros y toda una armada de buques escolta se dirigían aparentemente hacia Malta para rendirse. En sólo unas pocas horas estarían bajo el manto protector de los cazas aliados, que se encargarían de su seguridad. Si se adoptaba alguna acción contra ellos, tendría que ser inmediata.

A las 14,00 horas, dos Do 217 –los únicos disponibles– despegaron de Istres, llevando cada uno un Fritz-X y una carga completa de combustible, volaron por el Mediterráneo a baja cota durante una hora para evitar los radares aliados, antes de ascender a 5 500 m. Minutos después, los dos pilotos avistaron a la flota italiana avanzando en formación abierta. Las primeras granadas antiaéreas empezaron a llegar sobre ellos. En el avión de cabeza, el *oberleutnant* Heinrich Schemetz seleccionó como blanco al acorazado *Roma*, lanzó su misil y después redujo la velocidad a 200 km/h mientras el artillero seguía su trayectoria. El acorazado inició acciones evasivas y efectuó un amplio viraje, pero el artillero de Schmetz, el *feldwebel* Oscar Huhn, mantuvo la bengala blanca de la cola del Fritz-X constantemente centrada sobre la cubierta de proa del buque. A las 15,40, se produjo un relámpago rojo cuando el misil dio en el blanco, haciendo saltar las entrañas del buque en una terrorífica explosión. En menos de 20 minutos, el *Roma* desapareció bajo las aguas, llevándose con él a 1 245 marineros italianos, incluido el comandante de la flota, almirante Carlo Bergmini. Schmetz fue condecorado con la Cruz de Caballero, mientras que su artillero


Alfred Price



recibió la Cruz de Hierro. Después Schmetz sería nombrado comandante del III/KG 100.

Durante los días siguientes, las tripulaciones del 3/KG 100 operaron intensamente contra la cabeza de playa de Salerno, lanzando sus misiles sobre los buques de guerra aliados. Las pérdidas fueron elevadas porque los alemanes tenían que volar a través de un intenso fuego antiaéreo y la cobertura de caza, pero el 30 por ciento de los misiles lanzados dieron en el blanco. El 16 de setiembre de 1943, se lanzaron tres misiles Fritz-X contra el acorazado británico HMS *Warspite*; uno de ellos atravesó varias cubiertas, abriendo una vía en el fondo del buque, mientras que los otros dos desgarraron los compartimentos laterales del *Warspite*, destruyendo por completo una sala de calderas e inundando cuatro.

Sólo murieron nueve hombres y se contabilizaron 14 heridos, pero el acorazado quedó completamente inutilizado, incapaz de navegar y con su radar y armamento fuera de servicio. Embarcó 5 000 toneladas de agua y tuvo que ser laboriosamente remolcado a Malta para ser reparado. Otros misiles alcanzaron a los cruceros HMS *Uganda* y USS *Savannah*. Sin embargo, a partir de entonces, las operaciones del 3/KG 100 se vieron severamente restringidas.

Tras sufrir numerosas pérdidas sobre la cabeza de playa de Anzio en enero de 1944, la KG 100 dejó el teatro del Mediterráneo muy pronto. En la primavera de 1944, considerando la hipotética invasión aliada de

Alfred Price



Alfred Price

Alfred Price

Alfred Price

Arriba: Esta fotografía de una bomba planeadora fue hecha por un oficial de la *Royal Navy* mientras el artefacto se aproximaba a su buque. La Hs 293 consiguió su primer éxito el 27 de agosto de 1943, junto al extremo noroccidental de la costa española.
Arriba, extremo izquierdo: Estas dos fotografías muestran cómo un impacto directo provocó el hundimiento de la corbeta británica HMS *Egret*, ocasionando la muerte de 222 tripulantes.
Arriba, izquierda: A pesar de su acción evasiva, el acorazado italiano *Roma* no puede esquivar uno de los misiles guiados "Fritz-X" de la KG 100 (derecha).

Alfred Price

La bomba planeadora Henschel Hs 293 (izquierda) fue el primer misil antibuque guiado y lanzado desde el aire utilizado en la Segunda Guerra Mundial. El misil contenía una cabeza de guerra de 1 000 kg y era guiado hasta su objetivo por un observador situado en la proa del avión lanzador (superior). La palanca transmitía por radio las señales guía a la Hs 293.

Francia como una posibilidad relevante, la KG 100 fue transferida una vez más a las bases de la costa atlántica para operar contra buques aliados.

Las unidades de la *Luftwaffe* equipadas con misiles fueron reunidas para contener la invasión aliada cuando ésta llegó, por fin, en junio de 1944. El Alto Mando alemán esperaba que causasen estragos entre los buques que se arracimaban entre las costas de Gran Bretaña y Francia. Sin embargo, la *Luftwaffe* había reconocido la total superioridad aérea aliada, que hacía imposible los ataques antibuque durante el día. Las operaciones resultaban igualmente peligrosas durante la noche. Sólo algunos tripulantes consiguieron dar en el blanco y no se registró ningún éxito. Desde el principio, la *Kampfgeschwader* 100 había sido el ala pionera de la *Luftwaffe* y, frente al intenso fuego enemigo, sus hombres habían actuado con notable profesionalidad y arrojo.

ACCION DE PALANCA

Especializados en la exploración del sotobosque del sudoeste de África en busca de guerrilleros del SWAPO, los grupos de combate del Koevoet se adhieren al principio de emplear siempre la máxima potencia de fuego

La columna formada por cuatro Casspir y un Blesbok había surgido de la densa maleza en una llanura moteada de árboles y matorrales, con un pozo de agua en el centro. De repente, a través de la radio, llegó la voz de Boesman: "¡Contacto!" Los ojos del periodista James Hooper se volvieron hacia Du Rand, sentado frente a él. Transcurrió uno de aquellos interminables segundos antes de que Jim repitiese: "¡Contacto!" y echase mano de su arma.

Tras un viaje de una semana en el Área Operacional del África del Sudeste/Namibia, Hooper bajó del C-130 Hércules, de regreso a la base aérea de Ondangwa. El teniente que lo recibió parecía estar asistiendo a un funeral. "La autorización llegó por fin hace una hora", dijo moviendo la cabeza. "Usted saldrá mañana para estar una semana en la selva con el Koevoet."

El Koevoet es el nombre extraoficial de la unidad Antiguerrilla de la Policía del África del Sudoeste (SWAPOLCOIN). Ésta, integrada predominantemente por negros y muy poco conocida fuera de su zona operacional, ha dado cuenta de casi el 25 por ciento de las 10 351 bajas sufridas por los guerrilleros de la Organización Popular del África del Sudoeste (SWAPO), respaldada por los soviéticos, que se infiltran a través de la frontera angoleña. Desde sus vacilantes comienzos, la SWAPOLCOIN ha matado a cerca de 2 500 guerrilleros. Las bajas del Koevoet no han pasado de 90.

"Me mandaron aquí en 1978", contó el general de brigada J. D. Dreyer, oficial en jefe de la SWAPOLCOIN, "para ver qué función podía desempeñar la policía contra la guerrilla". Aprovechando la experiencia adquirida en la guerra rodesiana, Dreyer ideó una unidad tipo Selous Scout, utilizando hombres de raza negra en la lucha contrainsurgente. "En Rodesia aprendí que se debe utilizar a la población local debido a su conocimiento de las lenguas nativas, las costumbres y el terreno", dijo Dreyer. "Una fuerza compuesta totalmente por blancos sería ineficaz en este tipo de guerra."

Puesto que el pueblo ovambo constituye la mitad de la población de Namibia y de África del Sudoeste, Dreyer contactó con un viejo cabecilla nativo y comentó sus ideas con él. El jefe quedó impresionado y, a petición de Dreyer, reclutó a 60 ovambos especializados en el rastreo y en el manejo de armas. La nueva unidad fue denominada con la letra "K", que con el tiempo se convirtió en Koevoet, "palanca" en *afrikaans*. Nunca una unidad recibió un título más apropiado.

Tras informar al cuartel general del SWAPOLCOIN, Hooper marchó al despacho del capitán Bernie Ley. Éste se encargó del asunto. "¿Grupo sanguíneo?", preguntó. "¿Su pariente más próximo?. El líder de su grupo le proporcionará un arma. ¿Sabe manejar un R5?". Cualquier idea que Hooper se hubiese formado sobre que aquello iba a ser un simple viaje de acampada se evaporó rápidamente. Hooper preguntó si necesitaría algún tipo de identificación. El capitán Marits –que tenía reputación de llevar encima más metralla que todo el resto del Ops K– se le acercó al hacerle esta pregunta. Sonrió afectuosamente mientras respondía: "No creo que ningún guerrillero se vaya a impresionar demasiado por su carnet de prensa."

La tropa se dedicaba a cargar los vehículos acorazados portapersonal (VAP) Casspir y los camiones de abastecimiento Blesbok, protegidos contra la explosión de minas, que iban a salir aquella mañana. Las armas de los vehículos, desmontadas cuando el grupo volvió de una emboscada la semana anterior, se volvieron a instalar. Según las preferencias de los jefes de grupo, los vehículos llevaban una combinación de dos ametralladoras ligeras Browning de 7,62 mm, o una Browning de 12,7 mm con dos de las antes mencionadas. En una ocasión, numerosos Casspir llevaron ametralladoras soviéticas de 14,5 mm. Sin em-

El general de división J. D. Dreyer (inferior, derecha), oficial en jefe del "Ops K". Dreyer está en el centro de la fotografía, tocado con una boina. Superior, derecha: El suboficial Marius Brand traza la posición de "Zulú Alpha". Arriba, derecha: El agente de policía Dean Vijoen señala a su operador de radio los rastros dejados por los guerrilleros. Derecha: Máxima potencia de fuego.





Jim Hooper

Jim Hooper

KOEVOET

Durante los primeros meses de la existencia del Koevoet, el coronel –ahora general de división– J. G. Dreyer disponía de un presupuesto ridículo. Sólo se le había permitido llevarse cuatro oficiales a la Zona de Operaciones de Namibia y el África Sudoccidental, pero estaba decidido a sacar adelante su concepto de lucha antiguerrilla. Tras reclutar a otros oficiales y a 60 nativos ovambo de aquella zona, Dreyer sometió al "Ops K" a un riguroso programa de entrenamiento.

El primer gran éxito del Koevoet tuvo lugar en 1979, después de que 12 guerrilleros del SWAPO mataran a bayonetazos a cuatro civiles y consiguieran escapar del Ejército. Un oficial del "Ops K" y 23 exploradores ovambo se trasladaron a la zona y siguieron sus huellas durante los siete días siguientes. En el enfrentamiento con los insurgentes murió el comandante del SWAPO.

Pronto el Koevoet daría cuenta de una media de 50 a 80 guerrilleros al mes.

Amparado en esta estadística de combate, Dreyer marchó a Pretoria para exponer su caso. Pronto tuvo a su disposición dinero y equipos, incluidos tres vehículos portapersonal Hippo, el antecesor del Casspir. Dreyer estaba ya convencido de que los equipos de exploración altamente móviles eran el modo más eficaz de combatir a los guerrilleros en el sotobosque. Cada grupo Koevoet, fuertemente armado, se componía de 40 exploradores ovambo, cuatro oficiales y cuatro Casspir. Junto a cada grupo iba un vehículo de abastecimiento Blesbok.

Jim Hooper

bargo, esta práctica terminó cuando se agotó la munición capturada. Al observar el interior de los vehículos, Hooper vio una gran cantidad de material nacional y extranjero. Además del fusil Armscor R5 de cada hombre, con un cargador de 50 cartuchos, había morteros de 60 mm, RPD, PKM, RPG-7, lanzagranadas de uno o seis disparos de 40 mm, ametralladoras con bípode, algún que otro R1 y munición de sobra, en cintas o cajas, para mantener las cosas caldeadas durante un buen rato. "Máxima potencia de fuego", dijo una voz. El reportero se volvió. Era el suboficial Marius Brand. Hooper iba a pasar una semana con Brand y su grupo, "Zulú Alpha". Brand es alto y delgado, y se mueve con la envalentonada soltura de un pistolero: "En un contacto, tienes que superar a los guerrilleros, abatirlos y matarlos al momento. Sobre todo en una emboscada... te lanzas derecho contra ellos con la máxima potencia de fuego". Sonrió al periodista, pero sus ojos seguían tan fríos como los de la serpiente de la insignia del grupo "Zulú Alpha".

Una vez en la carretera, Brand señaló: "Los matamos más rápidamente de lo que ellos pueden conseguir reemplazos. Los guerrilleros tienen que secuestrar reclutas y entrenarlos en contra de su voluntad". Posteriormente, Hooper seguiría el proceso de un grupo que rastreaba a tres guerrilleros del SWAPO que habían secuestrado a 10 personas. Los informes radiados se prolongaron dos días hasta que los civiles fueron rescatados. Los secuestradores nunca volvieron a cruzar la frontera.

Era increíble todo lo que podían deducir a partir de una huella apenas visible

Pocos días después, se dirigían una tarde por la sucia carretera hacia la base del Ejército en Eenhana. A ambos lados había densa maleza y más de un grupo había sido atacado en aquel tramo. El suboficial especial Otto Shivute, jefe ovambo de "Zulú Alpha", hojeaba un diccionario *Oshivambo-Afrikaans*-Inglés. Tras hallar las palabras que quería, se volvió hacia Hooper con una sonrisa y le espetó: "Si nosotros suerte, ¡emboscada!" Desde el amanecer hasta el ocaso, las radios de los vehículos estaban en constante funcionamiento. Los grupos que operaban desde Opuwa, en el oeste, hasta Rundu, en el este, tenían a la "Base Xulú" y a las demás constantemente informadas de sus progresos y situación. Marius tenía al reportero al tanto de las transmisiones en *afrikaans*, sobre todo cuando un grupo estaba en una "persecución": siguiendo un rastro. Todos prestaban especial atención a la radio cuando un grupo informaba que se encontraba sobre un rastro caliente, pidiendo finalmente helicópteros cañoneros cuando el contacto era inminente. A veces, el ansiado contacto llegaba de modo inesperado, dejando a todos en suspenso hasta que se transmitía el resultado. Lo peor era cuando se pedía un helicóptero de evacuación sanitaria para los heridos. El Ops K es una especie de familia muy unida –blancos y negros juntos–, y la petición de dicho helicóptero hacía que los hombres contuviesen el aliento hasta que se informaba de la magnitud de las heridas.

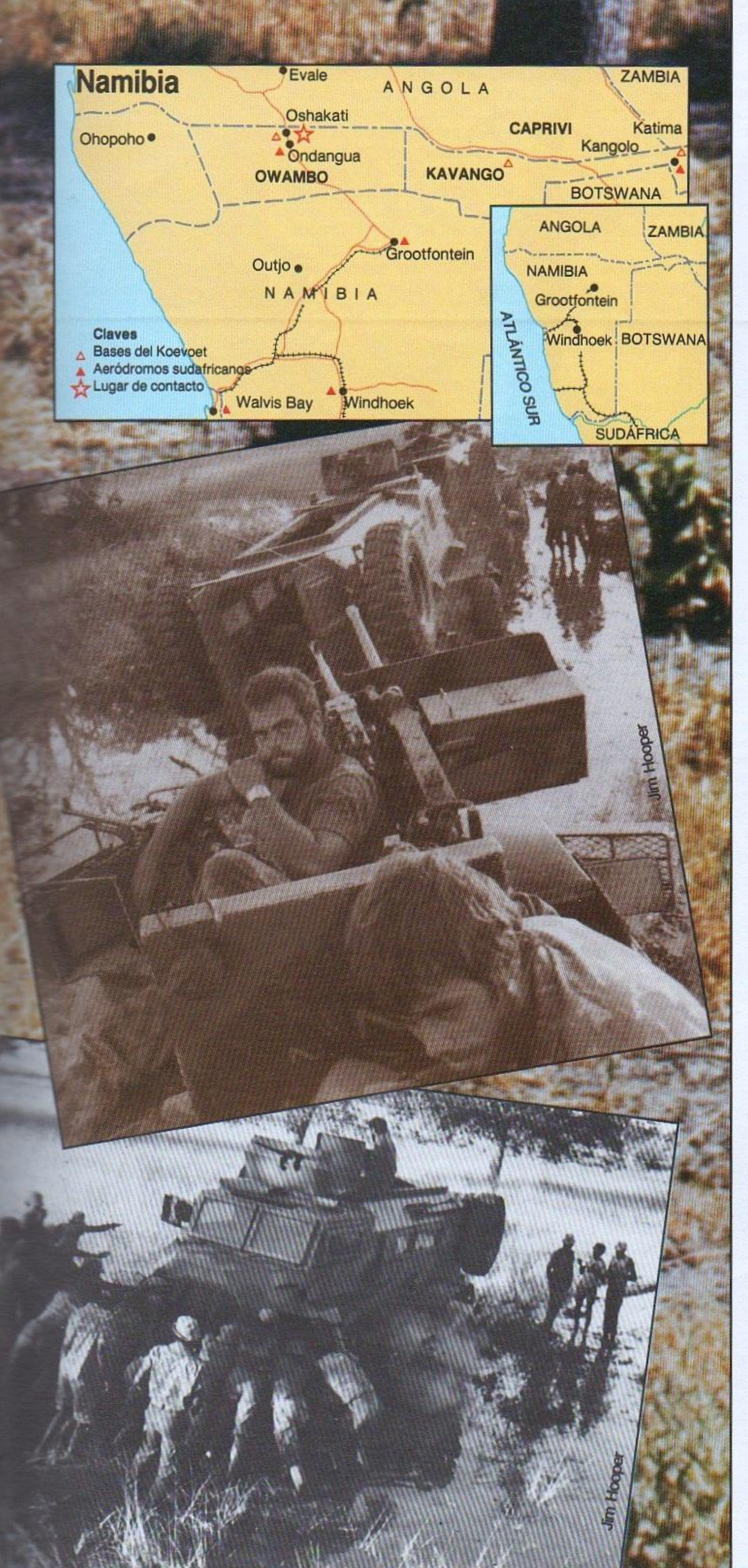
El primer rastro bueno que hallaron los hombres se perdió rápidamente en un terreno abrupto, luego se volvió a encontrar y perder, y después se volvió a encontrar. El grupo en el que iba Hooper, junto con "Zulú Mike", siguió la pista durante todo el día. Aunque ya se lo habían descrito una y otra vez, el reportero estaba impresionado ante la agresividad que mostraban los exploradores cuando tenían alguna pista. Con los coches tras ellos, se desplazaban rápidamente, y a menudo dejaban atrás a los Casspir,



Derecha: Con su arma favorita (un lanzagranadas de 40 mm), Eme explora una zona en busca de huellas de guerrilleros del SWAPO. Abajo: El suboficial Lukas Kilino. Abajo, derecha: Tras capturar a un grupo de guerrilleros cerca de la frontera angoleña, "Zulú Alpha" queda atascado en uno de los pantanosos *oshanas* de Ovanbo. Nótese la ametralladora de 7,62 mm y la Browning de 12,7 mm montadas coaxialmente. Inferior, derecha: Uno de los vehículos acorazados portapersonal Casspir del grupo.

Jim Hooper

Jim Hooper



que no podían mantener aquel ritmo a través de la espesa maleza. Corrían hasta desaparecer, volvían después junto a los vehículos y su lugar era ocupado por otros que bajaban de los mismos y seguían el rastro. En terrenos duros, donde las huellas eran invisibles, los coches se detenían y todos se desplegaban en un intento de hallar de nuevo las pistas. Lo que podían deducir a partir de una huella que el periodista apenas podía ver era increíble: "Éste es viejo: pasos cortos" o "una mujer y un niño", o "éste es un SWAPO: un hombre armado tiene un andar orgulloso."

Se encontró el rastro de unos 30 ó 40 guerrilleros y los grupos se desplegaron, corriendo en medio de una nube de polvo

La quinta mañana recibieron noticias de que una pequeña base del Ejército cerca de la frontera angoleña había sido bombardeada con fuego de mortero en medio de la noche. Tras montar, el grupo se dirigió al escenario del ataque. Cuando llegaron, una hora más tarde, ya estaban allí otros tres grupos. Hooper notó que la mitad de las granadas de mortero no habían explosionado. La puntería tampoco había sido muy buena. Todos habían impactado al menos a 150 m del blanco. Se encontró el rastro de unos 30 ó 40 guerrilleros y los grupos se desplegaron, corriendo en medio de una nube de polvo, para buscar el rastro más adelante. El polvo desapareció en seguida cuando entraron en una serie de *oshanas*, zonas bajas pantanosas con medio metro o más de agua. Los vehículos redujeron la velocidad al mínimo. Mientras avanzaban por los *oshanas*, se aceptó, por fin, la idea de que los guerrilleros ya habían cruzado la frontera, pero nadie abandonó la caza. Por la tarde y a 100 m de la frontera, quedó claro que el Keovoet había perdido este asalto. La "Base Zulú" saltó a las ondas para decir que las fuentes de información indicaban que 50 guerrilleros del SWAPO habían cruzado la frontera en dirección a la base de las Fuerzas Armadas Populares para la Liberación de Angola (FAPLA) en Namukunde, pocos kilómetros al norte del grupo del reportero. Estaban a salvo: el único límite operacional de la SWAPOLCOIN es la frontera angoleña.

Se acercaba el ocaso y los exploradores empezaron a descargar los sacos de dormir y las armas vadeando hasta un islote en medio del *oshana*. Cuando empezaron a emplazar los morteros, por fin empezó Hooper a darse cuenta de que iban a pasar allí la noche. Aquello le chocó, pues aquél podía no ser exactamente el lugar idóneo. Se habían adentrado hasta el corazón de un *oshana* de suelo especialmente blando. Estaba oscureciendo. Ningún otro grupo estaba lo bastante cerca para llegar hasta ellos aquella noche y proporcionarles ayuda. No muy lejos había 58 miembros del SWAPO atrincherados en una base del FAPLA. Y también otro puesto fronterizo del FAPLA a menos de cinco kilómetros por el este, por lo que seguramente sabrían que estaban allí. Pero la noche transcurrió sin incidentes y, a la mañana siguiente, Dean Viljoen y los Wolf Turbo los sacaron de aquel cenegal.

La última mañana de Hooper con "Zulú Alpha" acudieron al escenario de otro bombardeo con morteros. Una vez más, se encontró el rastro, esta vez de ocho hombres, pero las señales se perdieron nuevamente en el terreno y se volvieron a hallar, igual que antes. Al menos esta vez no había *oshanas* que vadear.

En mitad del rugido de los transportes de personal, Marius preguntó al reportero si le gustaría ir en el



"Contacto". Apenas unos segundos después de que "Zulú November" avistase un grupo de insurgentes del SWAPO. Inferior, izquierda: Tras abrir su lanzagranadas e introducir un proyectil, Eme apunta con él (arriba, izquierda). Entretanto, los exploradores ovambo siembran la zona en torno al Casspir con balas de ametralladora (superior e inferior, derecha). Derecha y extremo derecho: Cambiando un cargador en medio del combate. Izquierda: El sargento Jim Du Rand.



vehículo del general, que había salido para esta caza. Marius señaló un Wolf Turbo. Tras coger la bolsa de su cámara, el reportero saltó fuera y corrió hacia el Wolf. Al trepar por las puertas traseras, que estaban abiertas, Hooper pensó que se había equivocado de vehículo. No había señales del general de brigada Dreyer. Entonces divisó una figura familiar en el asiento del conductor. "Si puede, no se pierde ni una misión", dijo uno de sus acompañantes con una media sonrisa.

La semana con "Zulú Alpha" llegó a su fin. El SWAPO, por suerte o por habilidad, había conseguido mantenerse apartado de su camino. Sin embargo, los grupos que trabajaban otras zonas de Ovambo habían encontrado lo que buscaban. El Koevoet había abatido otros siete guerrilleros.

A la mañana siguiente, tras concedérsele permiso para pasar otra semana con el grupo, el reportero subió al vehículo número dos de "Zulú November". En el último minuto, el sargento Jim Du Rand fue destinado al mismo. Hooper se sintió culpable cuando el sargento le explicó que ésta era su última semana con el Ops K, pero, puesto que el jefe de aquel vehículo no hablaba inglés, necesitaban a alguien que hiciera de intérprete. Tras seis años con el Koevoet, unos 120 contactos y más de 300 guerrilleros muertos por él, Du Rand se dirigía de vuelta a Sudáfrica para dedicarse a tareas policíacas más tranquilas. Cuando dijo que casi siempre los muchachos eran heridos o muertos cuando estaban a punto de marchar, Hooper empezó a sentirse bastante mal. "No, no. No pasa nada", le aseguró Du Rand. "Si no fuese sí, yo estaría realizando emboscadas nocturnas."

El jefe del grupo "Zulú November" es el rechoncho Willem Boesman, de amplio tórax. "Zulú November" tiene todo un récord operacional. En 1985, el grupo de Boesman dio cuenta de 50 guerrilleros. En febrero de 1986, atacó a un destacamento del SWAPO de 40 hombres, matando a 35 en un contacto de 12 minutos y medio. Fue toda una plusmarca para Ops K. Cuando el grupo en que iba Hooper salía de la "Base Zulú", el récord de Boesman en los cuatro primeros meses de 1986 ascendía ya a 47 muertos.

"Y entonces ese loco degenerado le dijo que lo recogiese y lo trajese al coche"

El jefe del vehículo de Hooper en esta segunda semana con el Koevoet era el suboficial Lukas Kilino, quien empezó de soldado a la edad de 14 años con el Frente de Liberación Nacional de Angola (FNLA) de Holden Roberto. Cuando el Movimiento Popular para la Liberación de Angola (MPLA), apoyado por los soviéticos, tomó el poder en el país, Kilino se abrió paso hasta el sur y se unió al poco conocido 32.º Batallón de Sudáfrica. Posteriormente, pasó al Ops K. No era difícil ver que era todo un profesional.

El pavoroso sexto sentido de Boesman les llevó a una zona donde los exploradores encontraron huellas casi inmediatamente. En un momento determinado, calcularon que aquel rastro no tenía más de dos horas y Boesman radió las novedades a la Fuerza Aérea, poniendo en alerta a los helicópteros artillados.

Las relaciones entre la SWAPOLCOIN y la Fuerza Aérea sudafricana son de primera calidad. Ambas confían plenamente entre sí. Según había dicho Marius al periodista anteriormente: "Saben que no les molestaremos, a menos que estemos sobre un rastro caliente y tengan buenas oportunidades de dar en el blanco."

Aunque el contacto parecía inminente, el grupo de guerrilleros se dispersó e hizo todo cuanto estaba en su mano para despistar a los exploradores, desandando camino sobre sus propias huellas, quedándose en terrenos duros cuando era posible y desplazándose cuidadosamente de un matorral a otro. Tenían que hacer todo lo posible para que sus huellas fueran indistinguibles. Tras instalar una BT aquella noche, Hooper escuchó un inagotable repertorio de historias sobre contactos. Du Rand le contó la vez en que se encontró cara a cara con un guerrillero que empuñaba un RPG-7. Jim apuntó su arma, para descubrir que estaba atascada. El terrorista miró el RPG que tenía en sus manos, miró después el cañón de 20 mm que le apuntaba y soltó el lanzagranadas como si fuera una patata caliente, levantando posteriormente las manos. En realidad, el reportero ya había oído aquella historia una semana antes por boca de alguien que, además, añadió: "¡Y entonces ese loco degenerado le dijo que la recogiese y la trajese al coche!"

Las mañanas en la BT empiezan antes del amanecer, cuando los primeros madrugadores somnolientos avivan las últimas brasas de la noche anterior, lanzando chispas al gélido y oscuro aire. Se oye una que otra tos aislada. El campamento se ilumina aquí y allá con los pequeños puntos incandescentes de los cigarrillos. Los suéters ponen remedio a los escalofríos y las negras siluetas empiezan a arracimarse en torno a la primera hoguera, dirigiendo la palma de las manos hacia el fuego. Cuando las primeras luces empiezan a filtrarse a través de la vegetación, más siluetas se deslizaban fuera de sus sacos de dormir color marrón. Antes de que el sol haga su aparición, el olor a café lo inunda todo. Se pliegan los sacos de dormir y todo se carga en los Blesbok.

Se oyó el sonido metálico del retroceso de los cerrojos y la entrada de los cartuchos en la recámara

La jornada sigue el patrón de todas las demás, se detienen en los poblados e interrogan a los civiles, atravesando la selva y estudiando el terreno en busca de rastros. Los hombres están sentados bajo el árbol *mopane* fumando durante un café al mediodía cuando, sin ningún preambulo, llega a través de la radio la hipnotizadora palabra: "Contacto". Después se oyen disparos. Las tazas de café se detienen en los labios y descienden lentamente mientras los oídos se esfuerzan por oír el más leve ruido. Entonces llega una petición de helicópteros de evacuación. El silencio invade a los hombres, que están sentados en el suelo con las piernas cruzadas. Pierre se acerca más al vehículo, como si así fuese a sacar más de la radio. Finalmente, los resultados surgen del altavoz. Un grupo efectuando una emboscada. Tres guerrilleros han muerto pero el jefe de un vehículo ha sido gravemente herido. No se oye nada más.

Tras tirar los restos del café, suben a los Casspir. Algunos chistes malos disfrazan el verdadero estado de ánimo. Los motores diésel rugen y el grupo parte. La rutina continúa. Después, cuando aún quedan dos horas de luz, giran al oeste, hacia Ohangwena. Du Rand y el reportero están sentados en el interior, uno en frente del otro. El interior del Casspir se ilumina cuando salen de la maleza a campo abierto. Fue entonces cuando Boesman los vio... "Contacto"... Hooper volvió de sus pensamientos y sus ojos se encontraron con los de Jim durante uno de esos interminables segundos. Du Rand repitió "Contacto" y retiró su R5 del armero vertical. Con el motor a máxima potencia, el periodista oye las armas de al menos un vehículo... El suyo efectúa un giro muy cerrado, a la izquierda, mientras el que va delante gira a la derecha y todos echan mano de sus armas. Se oye el

TÁCTICAS ANTIGUERRILLA

Una vez hallado el rastro, un grupo del Koevoet intenta seguirlo a la máxima velocidad. A diferencia de la mayoría de los elementos de las fuerzas de seguridad, el Ops K no está restringido a los límites de un batallón, compañía o sector. En realidad, su único límite operacional es la frontera angoleña. Si se pierde el rastro en algún punto durante la caza, los hombres bajan de los Casspir y se unen a los exploradores en un intento de localizarlo nuevamente. Si esto no da resultado, se amplía la búsqueda y se obtienen datos de la población civil local. Los mismos exploradores dan cuenta del contacto con un solo insurgente del SWAPO o con un pequeño grupo, mientras los vehículos les proporcionan apoyo de segunda línea. Si el rastro pertenece claramente a un grupo guerrillero, los exploradores montan en los vehículos. El encuentro se lleva a cabo entonces como una acción organizada.

Después de que los vehículos logísticos Blesbok son retirados a lugar seguro, los Casspir rodean la zona de contacto y descargan su máxima potencia de fuego. Luego la zona se divide en secciones y el grupo se dispersa, peinando la selva en busca de insurgentes que hayan huido del combate. Con esta táctica, el Koevoet prácticamente elimina la confusión que se produce durante un combate en el bosque. La movilidad, la protección y la potencia de fuego, además de la experiencia de combate, son las claves del éxito del Koevoet en su tarea antiguerrilla.

sonido metálico del retroceso de los cerrojos y la entrada de los cartuchos en la recámara, al tiempo que la potencia de fuego de un grupo Koevoet se dispara como un torrente de agua. Quizá sólo el vehículo en cabeza tiene un blanco positivo, pero nadie sabe dónde puede estar la fuerza principal y todos emplean su máxima potencia de fuego. Los agudos chirridos de los R5 se mezclan con el profundo repiqueteo de las Browning del doce setenta y todos los ocupantes del vehículo gritan, disparan, miran a izquierda y derecha en busca de objetivos, unos de pie y disparando sobre el borde del Casspir, otros a través de las pequeñas troneras laterales. Los gritos de los hombres, los disparos que ahogan los gritos, metal caliente sobre piel desnuda: a la izquierda de Hooper resuena el disparo de un lanzagranadas de 40 mm y observa la figura de Eme que lo maneja, abriéndolo, introduciendo otro proyectil, disparando, volviendo a cargar, disparando... El hombre de la derecha del reportero introduce el corto cañón de su R5 por la tronera justo cuando las 10 toneladas del Casspir saltan a causa de una hondonada y el R5 rebota hacia adentro mientras está disparando, regando el interior de calientes esquirlas de balas de 5,56 mm. El reportero contrae violentamente sus piernas con un ahogado "¡Jesús!" y después es pisoteado por Eme, al que se le ha agotado la munición y se ha lanzado hacia el fondo del Casspir en busca de más... pisando de nuevo a Hooper cuando vuelve hacia su puesto a través de aquel tropel de piernas: todos intentan mantener el equilibrio para disparar en aquel agitado y bamboleante vehículo que zigzaguea constantemente para presentar un blanco difícil a las granadas de los RPG.

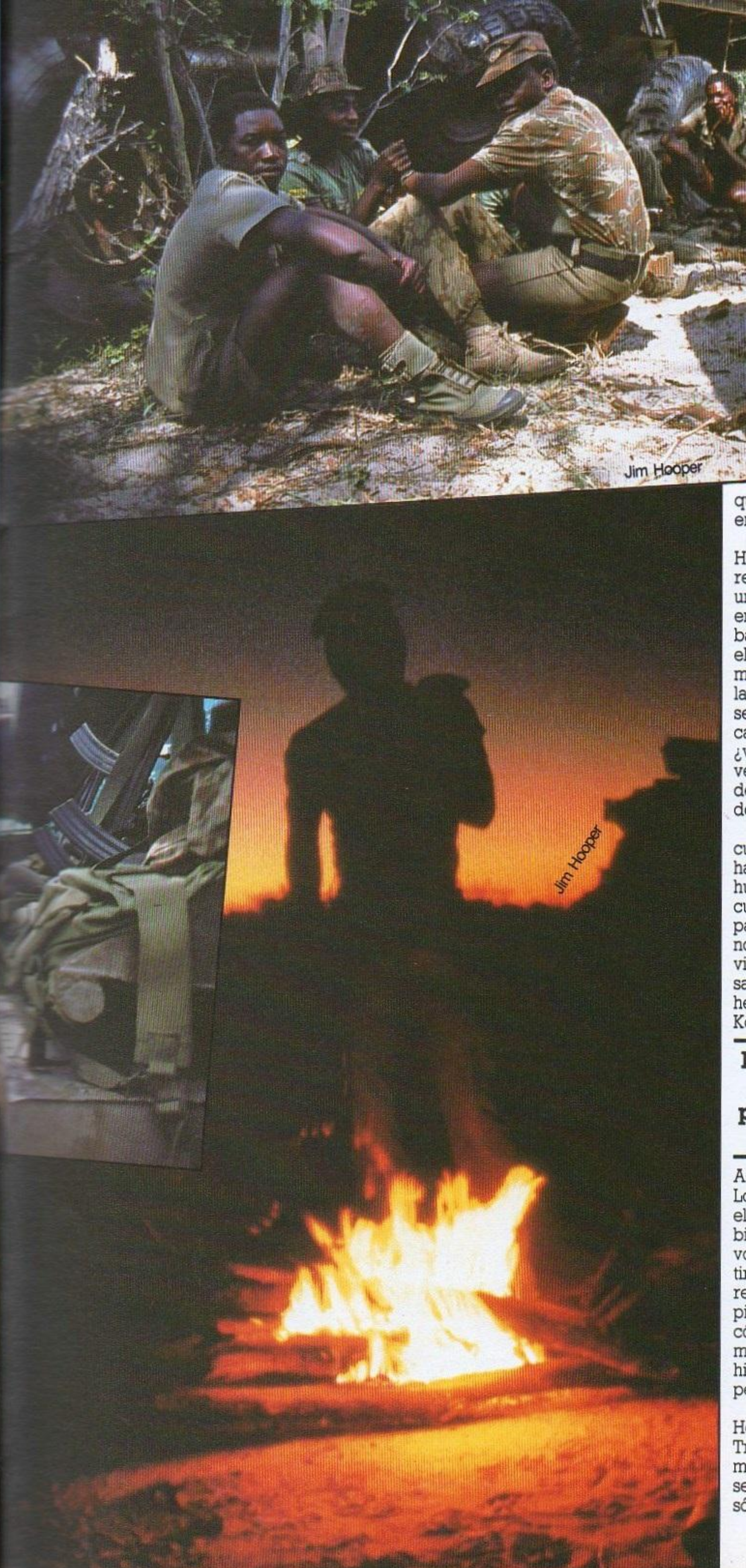
Hooper intenta hacer alguna fotografía en medio de aquel caos, mientras el aire se espesa con los disparos, los gritos, el denso humo, los aullidos, el calor del metal y las excitadas voces en lengua *afrikaans* que surgen de la radio. El motor ruge y la transmisión chirría dolorosamente cuando el conductor cambia de velocidad. Hooper grita estúpidamente a Du Rand: "¿Cuántos son? ¿Dónde están?." Du Rand responde: "Cuando te lanzas contra ellos de este modo no se puede hacer nada más." El reportero intenta sacar instantáneas poniéndose de pie, sólo para ser inmediatamente derribado por la mano de Lukas. Entonces mira por la ventana y ve la tierra saltando por el impacto de los proyectiles de 12,7 mm dirigidos hacia el pozo. Los árboles saltan hechos astillas mientras se oyen los gritos de *¡komesho!* (adelante), *¡kolomesho!* (izquierda), *¡kolodio!* (derecha), *¡shinga, shinga!* (sigue, sigue). Hooper intenta fotografiar al hombre que está junto a él y cuya arma disparó en el interior; su mano está abierta y sangra abundantemente; las piernas de otro también sangran. Hooper se pregunta si también él estará herido; no desea que le vean mirándose las piernas. Se pone de pie una vez más, apartando la mano de Kilino, para ver cómo el vehículo de Boesman se aleja de ellos mientras dirige el fuego sobre la zona del pozo. Du Rand grita: "¡A la maleza, a la maleza!" y, de pronto, el vehículo se detiene y las puertas hidráulicas se abren. El periodista salta afuera y corre tras los exploradores, que se amontonan detrás de un grupo de matorral bajo mientras sus R5 lanzan ríos de proyectiles y las hojas tiemblan bajo el impacto de los disparos. Du Rand está cerca del periodista, gritando: "¡Allí hay uno!" y Hooper se pregunta qué diablos hace fuera del Casspir, siguiendo a los exploradores bajo las ramas esperando ver algún cuerpo, pero encontrando sólo correas y bolsas, junto a calabazas medio llenas de cerveza... Entonces se da cuenta de



Jim Hooper

Abajo: Uno de los Casspir de "Zulú Alpha" patrulla por el sotobosque. Al haber colocado las ruedas y ejes por fuera del casco en forma de V de este vehículo, los diseñadores han asegurado un alto grado de protección contra las minas. Las ruedas o los ejes pueden saltar por los aires, pero en contadas ocasiones los ocupantes son heridos por las minas del SWAPO ocultas en la carretera.

Jim Hooper



Inserta, abajo, izquierda: El interior de un Casspir. Se puede ver una hilera de fusiles Armscor R5 en los armeros verticales. Izquierda: Sentados junto a un camión Blesbock, el suboficial especialista Otto Shivute (en primer plano) y los exploradores ovambo, fotografiados durante un breve descanso. Abajo, izquierda: Recortado contra el sol de la mañana, un miembro del Ops K se calienta junto al fuego, tras vivaquear durante la noche en una base provisional.

que el tiroteo ha terminado y es sustituido por risas entrecortadas y carcajadas de alivio y excitación.

"Los cuerpos están por allí", le dice Du Rand a Hooper. Tras dar la vuelta y dirigirse hacia el pozo, el reportero vio al primero tumbado boca arriba, sobre un montón de ramas. Unos pies desnudos asomaban entre unos pantalones miméticos. Más adelante, en la base de un árbol, estaba el segundo, boca abajo, con el pie derecho casi amputado por una bala de 12,7 mm. Ambos cuerpos mostraban la blanda pesadez de la muerte reciente. Uno de los exploradores puso el segundo cuerpo boca arriba. Metió una mano en su camisa de camuflaje y sacó un collar. "Ropas civiles, ¿ves?", dijo, despreciando el engaño. Junto al cadáver había un fusil de asalto AK-47. Los cuerpos fueron despojados de los equipos y registrados en busca de documentos.

De vuelta en los vehículos, Boesman explicó que, cuando salieron de la maleza, los dos guerrilleros habían abandonado su escondite cerca del pozo. Si hubieran permanecido ocultos, podían haber dado cuenta fácilmente de uno de los Casspir o hubieran pasado desapercibidos por completo. Así es el destino. Jim Du Rand bautizó al contacto: "El último, por los viejos tiempos". Mientras limpiaba una mancha de sangre en su pierna, admitió que aquélla era la peor herida que había sufrido en sus seis años con el Koevoet. Hooper resopló aliviado.

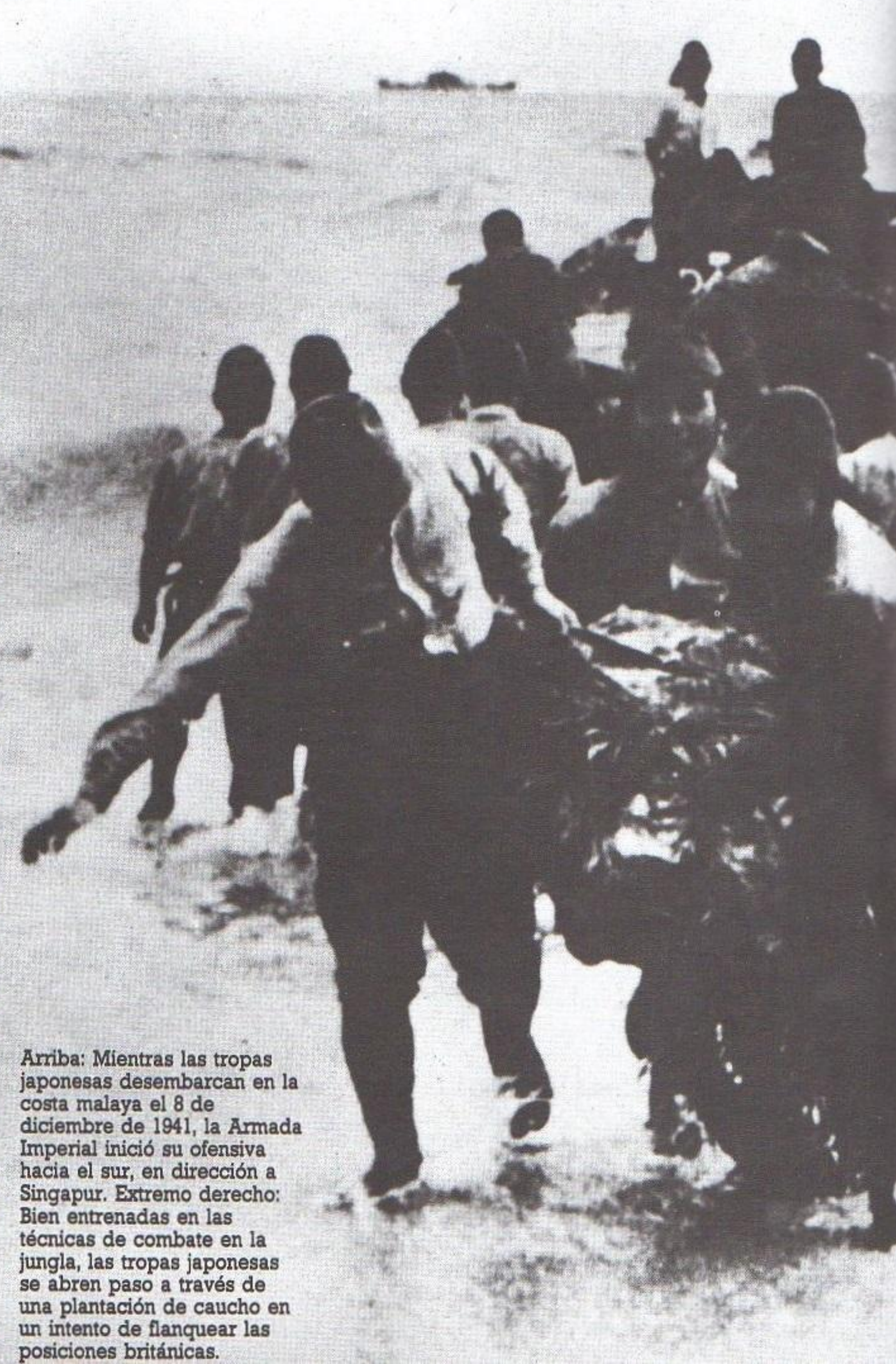
Lukas atrajo la atención de Hooper. Le hizo una señal levantando el pulgar hacia arriba. El periodista le devolvió otra de agradecimiento

Aquella noche, se revivió el contacto una y otra vez. Los hombres se apiñaron para escuchar la cinta que el periodista había grabado y le pedían que la rebobinase para escucharla de nuevo, identificando las voces de unos y de otros en medio de la furia del tiroteo. Algunos imitaron a Lukas cuando sujetaba al reportero cada vez que éste intentaba ponerse de pie. Otros rieron a grandes carcajadas al describir cómo Eme pisoteaba a Hooper una y otra vez. En medio de todo, Lukas atrajo la atención de Hooper. Le hizo una señal levantando el pulgar hacia arriba. El periodista le devolvió otra señal de agradecimiento.

A la mañana siguiente de regresar a Oshakati, Hooper volaría en un C-130 Hercules hacia Pretoria. Tras instalarse en su asiento, el periodista se sintió más que desertor y dejó que los recuerdos le llevasen lejos de allí, al bosque. Locos degenerados, pensó. ¡Que os vaya bien!

DIVISION SAMURAI

RHL



Los guerreros *samurai* de la 5.ª División japonesa encabezaron el avance hacia Singapur, después de haber desembarcado en Singora el 8 de diciembre de 1941

El horizonte era oscuro y faltaba poco para el amanecer. Catorce grandes y desiguales siluetas se dibujaban flotando en las aguas junto al puerto de Thai, en Singora. Cuatro eran bajas y alargadas: destructores. Las otras diez eran abultadas: buques mercantes y transportes. Llevaban dos regimientos de la 5.ª División de Infantería del Ejército japonés junto con la mayoría de sus unidades de apoyo. Japón iba a intentar una misión aparentemente imposible: expulsar a las tropas de la Commonwealth del Pacífico y de Extremo Oriente para instaurar un nuevo imperio, el de la Gran Esfera de Prosperidad del Este Asiático. Integrada en el Vigesimoquinto Ejército, la misión inmediata de la 5.ª División de Infantería en el plan de campaña japonés era la captura del puerto y los aeródromos de Singora. Después tendría que marchar al sur, hacia la colonia británica de Malasia. Su último objetivo era la captura de Singapur, conocido en todo el mundo como el Gibraltar de Oriente.

Los transportes que llevaba la 5.ª División anclaron cerca de Singora la noche del 8 de diciembre de 1941. La mar estaba agitada y las olas alcanzaban casi los tres metros de altura. Cuando llegó la orden de iniciar el desembarco, los ingenieros a bordo del transporte *Shinshu Maru* se enfrentaron a una difícil tarea. Estos hombres eran responsables de llevar las tropas a tierra, pero las pequeñas embarcaciones destinadas a ello corrían el peligro de ser destrozadas. Para impedir que los botes fuesen golpeados contra los costados de los grandes buques por las olas, los ingenieros empujaban con palos contra el firme casco de los transportes. Mientras tanto, los infantes bajaban por unas redes hasta los botes. La única iluminación procedía de la pálida Luna.

La oscuridad, combinada con la violencia del mar, obligó a los soldados japoneses a ser excepcionalmente cuidadosos. Si caían de la red mientras bajaban, podían ser aplastados entre los cascos del buque y el bote, o ahogarse en las turbulentas aguas. Las

Arriba: Mientras las tropas japonesas desembarcan en la costa malaya el 8 de diciembre de 1941, la Armada Imperial inició su ofensiva hacia el sur, en dirección a Singapur. Extremo derecho: Bien entrenadas en las técnicas de combate en la jungla, las tropas japonesas se abren paso a través de una plantación de caucho en un intento de flanquear las posiciones británicas.

armas se pasaban de mano en mano y las preciosas y frágiles radios fueron cuidadosamente envueltas en un basto papel engrasado. El transbordo de hombres y pertrechos duró una hora y, gracias al cuidado y a la disciplina, no se produjo ningún percance. Una vez terminado, se dio la señal de ir a tierra: tres luces rojas en el mástil del *Shinshu Maru*.

Transcurrió otra hora antes de que la primera lancha llegase a la orilla. Algunos hombres, impacientes por la larga espera en los botes junto a los buques y cansados de la prolongada travesía, saltaron fuera antes de que se abriesen las compuertas de proa de las lanchas y vadearon hasta la orilla con el agua hasta el pecho.

En tierra, el coronel Masanobu Tsuji, jefe de operaciones del Vigesimoquinto Ejército, descubrió que un batallón del 41.° Regimiento de Infantería, al mando del comandante Kobayashi, había logrado organizarse en una unidad coherente tras la inevitable confusión del desembarco. Kobayashi y Tsuji decidieron marchar hasta el cuartel militar más cercano, que era el de la Policía Militar tailandesa, y llegar a algún tipo de acuerdo con las autoridades locales. El batallón formó en columna de a cuatro, con los cornetas y una enorme bandera blanca a la cabeza y al amanecer partió por la carretera hacia el cuartel. El batallón no había llegado muy lejos cuando fue emboscado por el fuego de ametralladoras tailandesas. Las tropas se pusieron a cubierto a ambos lados de la carretera y abrieron fuego con sus fusiles. Algunos empezaron a abrirse paso por los flancos de la posición tailandesa, en una maniobra que presagiaba el tipo de operaciones que realizarían contra los británicos en Malasia. El teniente general Tomoyuki Yamashita, comandante del Vigesimoquinto Ejército, puso fin al combate: ordenó a los hombres de Kobayashi que se limitasen a mantener a los tailandeses apartados para que las demás tropas pudiesen capturar el aeródromo. A las 12,00, los japoneses dispararon unos pocos proyectiles de artillería contra la posición tailandesa y pronto terminó la resistencia de ésta. Los aviones japoneses ya estaban aterrizando en el aeródromo de Singora.

Con Singora en manos japonesas, el Batallón de Reconocimiento de la 5.ª División inició el avance hacia el sur, en dirección a Malasia. Los hombres marcharon en sus camiones, con tres carros de com-

RHL



LA 5.ª DIVISIÓN (*SAMURAI*)

El Ejército japonés de 1941 era una creación relativamente reciente. Su nacimiento se remontaba a la introducción del reclutamiento en 1873 y su primera acción tuvo lugar cuatro años después, en la represión de la rebelión de los guerreros *samurai* expansionistas. Su primer éxito en el teatro internacional fue la derrota de las tropas chinas en Corea durante la guerra chino-japonesa de 1894-1895. La 5.ª División, apodada *Samurai*, destacó por primera vez durante la guerra ruso-japonesa de 1904-1905.

Cuando en 1937 estalló la segunda guerra japonesa con China, la 5.ª División entró en acción al norte del país. Durante el combate a lo largo de la Gran Muralla en 1937, el 42.° Regimiento de Infantería se distinguió y recibió una citación del Emperador. Puesto que durante esta campaña el combate se desarrollaba a lo largo de los ríos, la división recibió entrenamiento especial en operaciones anfibias y de vadeo, prácticas que después serían muy valiosas durante la campaña de Malasia. De hecho, la experiencia adquirida por la división en el transcurso de este entrenamiento fue una de las principales razones por las que el Alto Mando japonés la seleccionó para encabezar el asalto sobre Malasia. Tras la victoria de Singapur, la 5.ª División volvió a Japón como parte de un redespliegue general del Ejército Imperial. Fue enviada a Nueva Guinea en octubre de 1943, pero fue rebasada por las fuerzas aliadas durante su reconquista del Pacífico. La 5.ª División se rindió, junto al resto del Ejército japonés, el 15 de agosto de 1945 y fue posteriormente disuelta.

Arriba: La insignia de los tiradores de élite japoneses.

bate a la cabeza. El primer encuentro con tropas británicas tuvo lugar en la aldea tailandesa de Ban Sandao, cerca de la frontera. Allí, el Batallón de Reconocimiento encontró una pequeña fuerza de dos compañías de infantería británica además de dos cañones contracarro y los ingenieros correspondientes. Aunque pequeña, esta fuerza causó considerables problemas. Los tres carros de combate fueron rápidamente inutilizados y el intenso fuego de las ametralladoras Bren se cebó en los camiones. El viejo pero agresivo comandante del Batallón de Reconocimiento, el teniente coronel Saeki, puso rápidamente en movimiento a sus hombres e inmediatamente empezó a abrirse paso a través de una plantación de caucho, alrededor de los flancos de la posición británica. Mientras se producía este asalto de flanqueo, los morteros del batallón abrieron fuego y alcanzaron a una de las Bren británicas. Mientras las llamas deshacían la neblina en torno a la columna británica, la tenue luz reveló que los japoneses casi se habían abierto paso por la retaguardia enemiga. Los británicos desmontaron rápidamente sus cañones y retrocedieron a Malasia.

Saeki no dudó en perseguirlos e inmediatamente envió sus tropas al otro lado de la frontera. Sin embargo, se detuvieron cuando llegaron a un puente que los británicos habían volado en su retirada para retrasar el avance japonés. Las primeras tropas de vanguardia esperaron allí al resto de la 5.ª División. Llegaron a Ban Sadao el 9 de diciembre y el avance se reanudó al día siguiente.



Disparaban sus pistolas al azar contra todo soldado británico que encontraban en su camino

El 10 de diciembre, los japoneses hicieron contacto con la siguiente posición británica, junto a la aldea de Changlún. Otro puente destruido bloqueó su avance a través de un río situado delante de las defensas británicas. Pero la 5.ª División era intrépida. Un batallón del 41.° Regimiento vadeó las agitadas aguas frente al fuego enemigo y montó una defensa temporal en la orilla británica del río. Cubiertos por este batallón avanzado, los ingenieros trabajaron durante toda la noche para reparar y reconstruir el puente. Al día siguiente, después de que el batallón del 41.° Regimiento lograse abrir una brecha en la línea británica, el Batallón de reconocimiento de Saeki, reforzado una vez más por carros de combate, se lanzó hacia los británicos por la carretera.

Dos cosas ocurrieron entonces que provocaron el desastre en los planes británicos. Los ataques japoneses, sumados a una lluvia torrencial, obligaron a los defensores de Changlún a empezar a retirarse a una nueva posición en la aldea de Asún, doce kilómetros al sur. Cuando los hombres de Saeki avanzaron sobre las filas británicas, encontraron una confusa masa de unidades que se preparaban para trasladarse. En cuestión de minutos, todo un batallón británico, que había perdido toda cohesión, fue destruido. La peor desgracia tuvo lugar cuando una batería de cañones contracarro, instalada para cubrir la carretera que los hombres de Saeki utilizaron para su avance, fue devastada cuando los artilleros se protegieron de la intensa lluvia bajo unos árboles de caucho cercanos.

Tras capturar la posición de Changlún, el Batallón de Reconocimiento continuó hacia Asún. Saeki y Tsuji avanzaron por la carretera detrás de la vanguardia. Iban en un vehículo capturado y apuntaban sus pistolas contra cualquier soldado británico que fuera visible en su ruta. Hubo que sortear otro puente de Asún, que también había sido minado. Sin embargo, el detonador no consiguió funcionar y los ingenieros británicos fueron expulsados por las ametralladoras de los carros de combate antes de que tuviesen ocasión de intentarlo de nuevo. Un sargento gurkha consiguió inutilizar dos carros de combate con un cañón contracarro, pero la infantería japonesa que venía detrás en los camiones se limitó a desviarse y flanquear la posición británica. Por la tarde, Asún ya estaba también en manos japonesas.

Saeki ordenó a sus hombres que avanzasen nuevamente, esta vez hacia la principal línea defensiva británica en el norte de Malasia, justo al norte de la ciudad de Jitra. El batallón alcanzó esta posición a las 20,30 del 11 de diciembre, una hora después de haber capturado Asún. Los hombres de Saeki intentaban repetir su éxito de Changlún y Asún, pero eran superados numéricamente en una proporción de dos a uno y los británicos pronto resultaron demasiado fuertes. Saeki se negó a pasar a la defensiva y, en lugar de ello, mantuvo una firme campaña de escaramuzas y tiroteos que impidieron a los británicos descansar aquella noche.

A las 03,00 del 12 de diciembre, el Batallón de Reconocimiento consiguió capturar el principal bloqueo de carretera, pero se vio obligado a retirarse ante el feroz contraataque británico. Un segundo intento llevado a cabo a las 06,00 rompió con éxito el frente enemigo y, una vez más, los japoneses capturaron el bloqueo principal. Para entonces, ya llegaban los refuerzos del 41.° y 11.° Regimientos de Infantería. Estas tropas frescas se lanzaron sobre el flanco derecho británico y reforzaron a los japoneses que resistían en el bloqueo capturado. Cuando fracasó el segundo contraataque británico, el 41.° Regimiento lanzó un gran ataque contra el centro de la posición británica. Como punta de lanza del asalto, los hombres de Saeki dirigieron sus esfuerzos contra el punto



Superior, izquierda: Las tropas japonesas atacan en las proximidades de Kuala Lumpur. Arriba, izquierda: Tres carros de combate ligeros japoneses yacen abandonados tras ser inutilizados por cañones contracarro. Una característica singular del avance japonés fue el amplio uso de bicicletas. La 5.ª División dispuso de 6 000 de ellas (arriba, derecha). En ocasiones, cuando los japoneses se veían obligados a seguir avanzando sobre las llantas debido al reventón de los neumáticos, el traqueteo del metal contra el asfalto hacía creer a los soldados británicos que estaban siendo atacados por carros de combate. Arriba: El coronel Masanobu Tsuji.



de la línea defensiva donde se unían los sectores de dos batallones británicos. La artillería japonesa también se había desplazado y procedió a descargar una increíble cortina de fuego sobre las cabezas de soldados británicos. Éstos, temiendo que sus posiciones se viesen comprometidas, retrocedieron unos pocos kilómetros hasta una línea que constituía una mejor defensa natural contra los carros de combate enemigos. El Alto Mando ordenó entonces que retrocediesen aún más, hasta la ciudad de Alor Star. La línea defensiva de Jitra había sido rota.

Los británicos tomaron una nueva posición junto a la ciudad de Gurún. Pero aún corrían un grave peligro. Mientras la parte principal de la 5.ª División había desembarcado en Singora, el 42.º Regimiento de Infantería lo había hecho en Pantani, otro puerto tailandés situado al sur. El avance del regimiento en Malasia lo llevaría a la retaguardia de cualquier defensa británica situada en el norte del país. Amenazados en la retaguardia por el 42.º Regimiento y acosados en el frente por el resto de la 5.ª División, los defensores británicos se vieron rápidamente obligados a abandonar el norte de Malasia. El batallón de Kobayashi atravesó la posición británica de Gurún el 15 de diciembre y los británicos se retiraron al centro de Malasia. Su única esperanza era efectuar una serie de acciones de retraso en la retaguardia para mantener a raya a los japoneses hasta que pudiesen llegar los refuerzos.

La 5.ª División se negó a esperar y no dio respiro a los británicos ni un solo momento. Era imprescindible que los japoneses se moviesen lo más rápido posible a fin de mantener su superioridad local en número y calidad de tropas. Además, su programa exigía que estuviesen en Singapur el 17 de marzo. Por ello, su avance se caracterizó por la velocidad y la sorpresa. El combate se desarrolló en una serie de breves encuentros, normalmente en las cercanías de los puentes, donde los británicos eran expulsados de cada posición, bien mediante violentos asaltos frontales o por la amenaza a sus flancos, cuando la 5.ª División infiltraba hombres a través de las junglas y pantanos. En Kampar fracasó un intento de contener la marea de los japoneses cuando éstos simplemente desembarcaron más tropas detrás de esta fuerte posición defensiva. Las filas británicas sufrieron un de-

LA CONQUISTA DE MALASIA

La campaña japonesa de Malasia fue uno de los cinco grandes asaltos efectuados por sus Fuerzas Armadas en diciembre de 1941. Malasia era un importante objetivo del plan japonés para la dominación del Este de Asia. La base naval de Singapur podía ser utilizada para bloquear cualquier movimiento entre los océanos Pacífico e Índico, mientras que la propia Malasia proporcionaría valiosísimos recursos en caucho y estaño para el esfuerzo bélico japonés.

El plan del Imperio del Sol Naciente consistía en desembarcar tropas del Vigesimoquinto Ejército en tres puntos de la costa del sur de Tailandia y el norte de Malasia: Singora, Patani y Kota Baharu. Los propios lugares de desembarco habían sido cuidadosamente seleccionados para que las tropas de asalto pudieran asegurar los aeródromos próximos a las ciudades, asegurando así a los japoneses la superioridad aérea sobre Malasia durante toda la campaña. Los estrategas británicos habían sospechado que los planes japoneses podían estar en esta línea y desarrollaron sus propias tácticas. Éstas dependían, en gran parte, de la rapidez para adelantarse a los japoneses en Singora y Patani, mientras los británicos mantenían en su poder Kota Baharu. Sin embargo, para el plan británico era crucial que se produjera al menos una alerta previa del avance japonés. Al final, esta alerta no se produjo.

El avance japonés sobre Malasia se centró en la carretera principal que recorría la costa occidental. Una vez atravesada la línea defensiva británica en Jitra, la conquista fue inevitable. Los soldados británicos no tuvieron tiempo suficiente para preparar una posición defensiva eficaz y, en lugar de ello, se vieron obligados a apoyarse en la demolición de puentes, en un desesperado intento de ralentizar el avance japonés. Cuando la vanguardia de la fuerza de asalto japonesa llegó a Singapur, los defensores de la Commonwealth se vieron obligados a combatir desde posiciones improvisadas.

sastre en el puente del río Slim. Los carros de combate que apoyaban el avance de la 5.ª División por la carretera principal se abrieron paso a través de cuatro batallones británicos en menos de dos horas y media. El vital puente del río Slim fue capturado intacto: la 5.ª División había conseguido expulsar a los británicos del centro de Malasia.

Una vez que los hombres de la 5.ª División entraron el 11 de enero de 1942 en Kuala Lumpur, la capital malaya, se les concedió un breve reposo de dos días. Era un descanso bien merecido, pues había estado combatiendo durante 35 días. Su futura tarea en la batalla del estado de Johore tenía un carácter secundario, pero aún serían los primeros en llegar a Johore Baharu, a través del estrecho de Singapur, el 31 de enero. Cumplían lo programado. El Vigesimoquinto Ejército hizo entonces una breve pausa en su acción ofensiva para traer refuerzos y suministros. Para preparar el ataque de la 5.ª División sobre la isla fortificada, sus tropas recibieron un curso de refresco sobre operaciones de desembarco.

La noche del 8 al 9 de febrero, los cañones del Vigesimoquinto Ejército descargaron una intensa cortina de fuego sobre la costa septentrional de Singapur. La primera oleada de la fuerza de asalto de la 5.ª División empezó a cruzar el estrecho alrededor de la medianoche. Los cañones dispararon bengalas para iluminar su cruce y, mientras los botes embarrancaban, los hombres saltaban y empezaban a abrirse paso tierra adentro. Los manglares y los problemas de comunicaciones inhibían el movimiento y dificultaban la marcha, pero las bajas fueron pocas: el bombardeo artillero impidió a los defensores australianos usar sus ametralladoras con eficacia. La fuerza de asalto se lanzó pronto tierra adentro y las bengalas azules en el cielo señalaron a los cuarteles generales de las divisiones y del ejército que los desembarcos habían tenido éxito. A la vista de estas centelleantes luces azules, la segunda oleada cruzó el estrecho.

Al amanecer, la mayor parte de la 5.ª División estaba al otro lado del estrecho y en Malasia los observadores podían ver banderas con el "Sol Naciente" ondeando en la isla de Singapur, señalando el avance de las tropas de tierra adentro. Durante los días 9 y 10 de febrero se mantuvo la presión sobre los defensores británicos, mientras los refuerzos japoneses cruzaban constantemente el estrecho. Entre los últimos se contaban los carros de combate que habían resultado tan útiles en el continente. La tarde del 10 de febrero, los británicos habían sido obligados a retroceder a Bukit Timah, desde donde se dominaba el horizonte de la ciudad de Singapur.

Aquella noche, la 5.ª División lanzó un ataque contra las posiciones británicas de la carretera de Choa Chu Kuang. Los japoneses utilizaron los carros de combate en lugar del apoyo de la artillería y éstos atravesaron la línea británica en el extremo norte de las montañas. A medianoche, la vanguardia de la 5.ª División estaba en la aldea de Bukit Timah, en el extremo sur. Tras un intento británico fracasado de lanzar un contraataque al mediodía del 11 de febrero, los japoneses pudieron celebrar el *Kigensetsu* (el 1 282.º aniversario de la monarquía japonesa) en la sierra que dominaba Singapur.

Los guerreros *samurai* de la 5.ª División japonesa habían cumplido su objetivo

La batalla continuó tres días más; los japoneses se abrían paso frente a una obstinada resistencia. Pero, cuando el 13 de febrero se capturó la última reserva de los británicos, el fin era cuestión de tiempo.

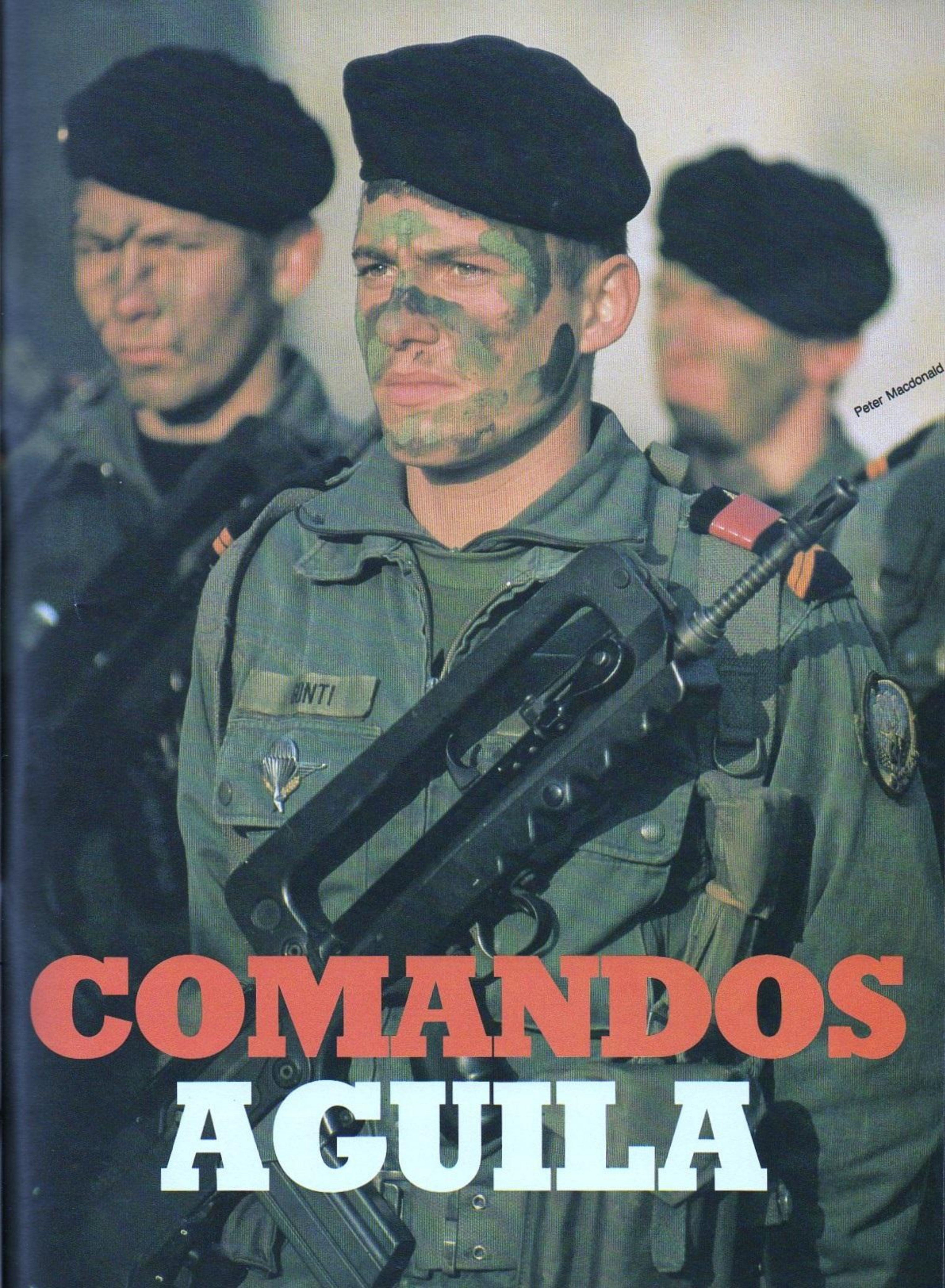
El 15 de febrero, un oficial de estado mayor y dos ordenanzas se acercaron desde la línea británica, por la carretera de Bukit Timah hacia las posiciones de la 5.ª División. Llevaban una gran bandera blanca y otra británica. Era una delegación para acordar los términos de la rendición con los japoneses. A las 18,10 se firmó el protocolo. Se había conseguido un adelanto de 30 días sobre lo programado. Los guerreros *samurai* de la 5.ª División japonesa habían cumplido.

Inferior, derecha: En una fábrica de vehículos Ford abandonada, situada detrás de la primera línea de la 5.ª División, los comandantes del Ejército japonés aceptan la rendición de las fuerzas británicas y de la Commonwealth por el general A. E. Percival. Un triunfo para el Ejército japonés, la caída de Singapur se considera como la derrota más humillante de los británicos durante la Segunda Guerra Mundial. Inferior, izquierda: Para este soldado británico, cacheado por unos soldados japoneses, empieza una larga cautividad.

Infante del Vigesimoquinto Ejército japonés, Singapur, 1941.

Este infante lleva al hombro un fusil M38 con bayoneta y, al cinto, una cartuchera de cuero. Viste una camiseta blanca de algodón, pantalones de verano del mismo material y botas bajas de cuero marrón.

IWM


Peter Macdonald
COMANDOS
AGUILA



PROTECCIÓN DE BASES AÉREAS

La protección de las bases aéreas es responsabilidad del *Groupement Fusiliers Commandos de l'Air*. El *Armée de l'Air* (Ejército del Aire) francés se divide en ocho mandos militares: FAS y FANTAC (los mandos estratégico y táctico nucleares), CAFDA (interceptación), COTAM (transporte), enseñanza, transmisiones, ingenieros y los Comandos del Aire. Los primeros tres mandos son las armas de "combate", el cuarto es el de transporte aéreo, equipado principalmente con aviones C-160, y los cuatro últimos son elementos de apoyo. Los Comandos del Aire están encargados de la seguridad en tierra de los otros siete mandos. De su total de 9 000 hombres, un 75 por ciento son reclutas que sirven un año. Los Comandos del Aire, casi todos ellos cualificados paracaidistas, son responsables de los sistemas de defensa aérea, sobre todo de los cañones de 20 mm y de los misiles superficie-aire, y de organizar unidades mecanizadas de respuesta rápida. Éstas están equipadas con vehículos acorazados portapersonal 4x4 VAB/VIB y *jeep* para su misión de refuerzo de aeródromos y seguridad de perímetros. En un reciente ejercicio de protección de bases aéreas efectuado en Córcega, los Comandos del Aire se enfrentaron al batallón paracaidista de élite de la Legión Extranjera francesa, el 2 REP. Se enviaron nueve patrullas al amparo de la oscuridad para atravesar las defensas de los Comandos del Aire. Sólo tres consiguieron llegar a sus objetivos, y todo el personal del 2 REP fue capturado antes de que pudiera darse a la fuga. Arriba: La insignia de boina de los Comandos del Aire franceses.

Todas las naciones que poseen aviones y sistemas de misiles avanzados se preocupan, con razón, por la seguridad de sus bases aéreas. En Francia, esta importante responsabilidad recae en los hombros de los Comandos del Aire.

Al amanecer, los tres botes neumáticos Zodiac de seis plazas seguían silenciosamente la corriente de la cañada de La Baume, en el sur de Francia. Tras llegar al punto en que los altos acantilados bajaban hasta el agua, los comandos de los primeros dos botes se aproximaron a la orilla, mientras que el bote restante hizo lo propio unos 100 m más abajo.

Con los rápidos movimientos que proporciona la práctica continua, el primer grupo se acercó al acantilado y uno de los hombres apuntó un extraño aparato hacia un farallón rocoso situado 20 m por encima. Momentos después, el lanzaarpeos había tendido una cuerda de escalada de 9 mm de diámetro y, en dos minutos y medio, los 12 hombres del primer grupo habían llegado a lo alto del acantilado y estaban listos para la segunda parte de su misión.

Entretanto, el segundo grupo había desembarcado y sus miembros habían tomado posiciones por parejas a intervalos de 30 m a lo largo de la orilla. Mientras se disponían a esperar, el primer contingente se dividió en un grupo de asalto de seis hombres, uno de fuego de apoyo de cuatro hombres y uno de protección de dos hombres, antes de partir a sus respectivos puntos de salida para la fase de ataque de la misión. El objetivo, cuatro edificios abandonados habían sido parcialmente destruidos por un ataque aéreo en la noche anterior. Se sabía que los edificios alojaban miembros de una organización terrorista y la misión de los comandos consistía en capturar a todos aquellos que hubiesen sobrevivido.

A una señal acordada, se arrojaron cinco granadas fumígenas al interior y alrededor de los edificios. Mientras el grupo de apoyo disparaba ráfagas cortas y precisas para cubrir al de asalto, los seis hombres de éste avanzaron al amparo del humo de las granadas. Por parejas, el equipo de asalto "peinó" el edificio, utilizando sus granadas antipersonal y sus fusiles de asalto FA-MAS para neutralizar cualquier blanco que encontrasen. Concluida la "limpieza" de la casa, el equipo de asalto adoptó una posición defensiva mientras el de apoyo se disponía a apoyar el repliegue hasta el segundo grupo, en la orilla. Mientras había tenido lugar el ataque sobre el hotel en ruinas, el segundo grupo había limpiado la zona de la cabeza de playa, contactando y neutralizando dos objetivos situados entre ellos y los edificios.

Francia fue uno de los primeros países en darse cuenta de la necesidad de tropas aerotransportadas

Toda la zona estaba asegurada y la misión era un éxito. Tras revisar sus equipos, los dos grupos montaron en sus Zodiac y empezaron a remar los tres kilómetros río abajo hasta su punto de extracción, dejando que los jefes de la partida inspeccionasen el área del objetivo. Había sido un ejercicio antiterrorista más del *Escadron de Protection et d'Intervention* (EPI), una fuerza de élite de reacción rápida del *Groupement Fusiliers Commandos de l'Air* (GFCA) francés.

Los *Commandos de l'Air* fueron la primera unidad paracaidista de Francia. Formados en 1936 por un capitán de la Fuerza Aérea llamado Geille, que había

Página anterior: Un soldado de los Comandos del Aire, con las alas de paracaidista sobre el bolsillo derecho. Los *Commandos de l'Air* (derecha) efectúan más saltos al año que sus equivalentes del Ejército francés. Abajo: Seis Comandos del Aire reman en su bote de asalto neumático Zodiac por la cañada de La Baume, en el sur de Francia.

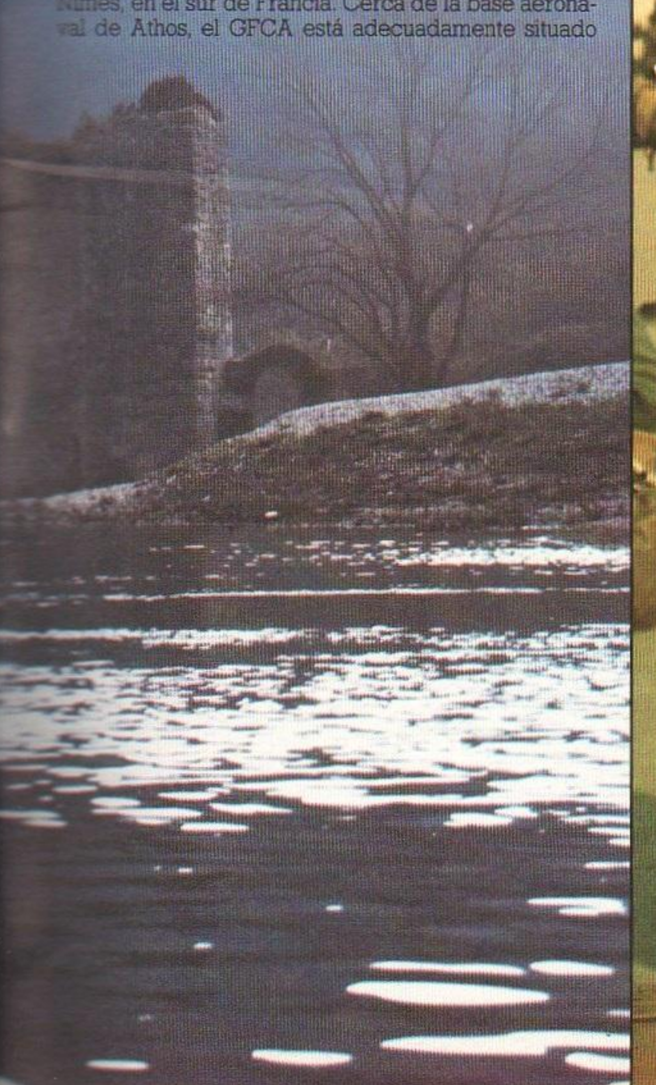
Peter Macdonald

recibido entrenamiento en la URSS, los Comandos del Aire nacieron con unos efectivos totales de 150 hombres. Francia fue uno de los primeros países en darse cuenta de la necesidad de tropas aerotransportadas, y la unidad siguió creciendo hasta la derrota francesa de 1940, en que fue disuelta. Sin embargo, éste no fue el fin. Numerosos comandos abandonaron Francia para servir en Argelia o bien se abrieron paso hasta Inglaterra para continuar la lucha contra el Tercer *Reich*. Fueron los hombres que se unieron a los Aliados en Inglaterra quienes se convirtieron en los miembros fundadores de dos regimientos franceses del SAS que combatieron toda la guerra junto a sus colegas británicos y belgas. Más tarde, en 1945, se formaron de nuevo los Comandos del Aire como parte de la Fuerza Aérea francesa, acogiendo a muchos ex miembros del SAS francés con experiencia operacional. Cuando Francia se vio envuelta en conflictos coloniales tras la Segunda Guerra Mundial, los conocimientos de estos hombres mantuvieron a los Comandos del Aire en un primer plano. Sin embargo, durante la guerra de Argelia fueron disueltos oficialmente por "razones políticas", pues, según un oficial francés, "estaban en el bando equivocado".

Aun así, esta situación no duró mucho tiempo. En 1965, se volvieron a formar una vez más los *Fusiliers Commandos de l'Air* como parte de la Fuerza Aérea y, en 1976, la unidad consiguió finalmente el debido reconocimiento al convertirse en mando por propio derecho. Fue un paso importante para los comandos, pues ello los convertía en uno de los ocho departamentos militares del *Armée de l'Air*, junto con los dos mandos de ataque nuclear (táctico y estratégico) y el mando de interceptación. Los Comandos del Aire se habían convertido en una unidad de primer orden.

Con esta formación, el GFCA instaló su base en Nîmes, en el sur de Francia. Cerca de la base aeronaval de Athos, el GFCA está adecuadamente situado

Peter Macdonald



para llevar a cabo el entrenamiento básico de reclutas y regulares, con la zona de entrenamiento de La Baume a poca distancia al norte y la inmensa área de maniobras de Larzac a menos de una hora de vuelo. Al igual que casi todas las formaciones de la Fuerzas Armadas francesas, los Comandos del Aire se componen aproximadamente de un 75 por ciento de reclutas y un 25 por ciento de profesionales. La totalidad de los primeros, muchos de los cuales se han ofrecido voluntarios para servir en los Comandos (debido a su reputación), pasan por Nîmes durante sus 16 semanas de entrenamiento básico. Ello incluye instrucción militar básica, campaña, manejo de armas y un salto introductorio en paracaídas. Esta característica inusual de su entrenamiento elemental está destinada a estimular a los reclutas para que se ofrezcan voluntarios al curso de paracaidismo: un 95 por ciento lo hacen. Aparte del estímulo activo que reciben de sus colegas, está tambien el aliciente del sueldo de paracaidista, que duplica al de los demás reclutas franceses.

En un reciente grupo de entrenamiento básico de 30 reclutas, 15 se ofrecieron voluntarios al principio para la instrucción paracaidista, seguidos de otros 13 al mes siguiente, quedando sólo dos que declinaron la oferta. Teniendo en cuenta que algunos de los reclutas que se unen a los Comandos del Aire no lo hacen con mucha libertad de elección y por ello no se dan cuenta de lo que supone el trabajo, el hecho de que tan alta proporción de ellos termine ofreciéndose voluntario para el entrenamiento paracaidista dice mucho a favor del alto espíritu de cuerpo de la unidad.

La base de Nîmes no sólo es responsable del entrenamiento de los recién llegados. Todos los Comandos del Aire profesionales se someten allí a su entrenamiento militar inicial; además, el GFCA imparte varios cursos de armas y los de mandos para los *sous-officiers*. Nîmes no sólo es la base del GFCA y de los Comandos del Aire, sino también del cuartel general del *Escadron de Protection et d'Intervention*.

Casi desconocido fuera de la Fuerza Aérea francesa, el EPI, equivalente a un batallón, está totalmente compuesto de profesionales o voluntarios. Estos últimos suelen ser hombres que se unieron a los Comandos del Aire como reclutas pero decidieron ampliar su servicio a fin de entrar en el EPI. El elemento profesional contiene a algunos de los más expertos

Abajo, izquierda: Encargados de la defensa de las bases aéreas francesas en todo el mundo contra todo tipo de misiones de infiltración y sabotaje, los Comandos del Aire, y el *Escadron de Protection et d'Intervention* (EPI) en particular, deben estar listos y equipados para enfrentarse a cualquier clase de ataque. Se enseñan las técnicas de alpinismo, que a veces es el modo más rápido de insertar una fuerza de seguridad en un lugar de acceso difícil.



Abajo: Los dos equipos Zodiac de seis hombres se dirigen hacia una costa de piedra caliza. Aunque se puede equipar la Zodiac con un motor fueraborda, se perdería toda la ventaja de la sorpresa en operaciones. Abajo, derecha: El poder muscular combinado de los seis palistas es más que suficiente para las rápidas misiones de inserción. El diseño de sus fusiles de asalto FA-MAS de 5,56 mm permite que los hombres puedan remar sin estorbos.

suboficiales de los Comandos del Aire, y el EPI es la punta de lanza de los *Fusiliers Commandos de l'Air*.

Aquellos hombres elegidos para unirse al EPI deben pasar un riguroso curso de selección antes de entrar en una de las tres compañías de combate del mismo. Este curso de selección pone a prueba y evalúa las cualidades mentales y físicas del voluntario, que es sometido a un entrenamiento exigente y lleva a cabo las más diversas misiones, tanto a nivel individual como de grupo. Una serie de marchas y carreras de combate eliminan a los que no están capacitados físicamente: el curso de comandos, concebido expresamente en Nîmes y uno de los más duros de las Fuerzas Armadas de Francia, es una excelente prueba de autoconfianza y resistencia física. Todas las pruebas son cronometradas, y aquellos que no las superan dentro del tiempo límite son apartados del curso y enviados a otras unidades de los Comandos del Aire especializadas en la defensa de aeródromos. Sólo aquellos con habilidad y motivación suficiente consiguen superar la selección. Tras ello, el voluntario pasa a la siguiente fase de entrenamiento, que se ocupa sobre todo del desarrollo de las cualidades militares y las tácticas de pequeña unidad. Estas últimas son de particular importancia. El EPI, al igual que las *Compagnies de Reconnaissance et d'Action en Profondeur*, operará seguramente en equipos pequeños.

La defensa personal, en la que se combinan diversas artes marciales, es otro aspecto importante del entrenamiento en el EPI, cuyos hombres deben ser auténticos especialistas en tales disciplinas. Este hecho quedó corroborado en 1986, cuando uno de ellos fue atacado por tres árabes armados de cuchillos en el casco viejo de Nîmes. Aunque solo y desarmado, no estaba exactamente indefenso, como demostró cuando arrebató el arma a uno de los hombres y lo mató, ante la sorpresa de los otros dos, que huyeron a la carrera. Aunque esto no hizo mucho en favor de las relaciones entre las dos comunidades, sí demostró el alto nivel del entrenamiento de defensa personal del EPI.

Los pequeños equipos EPI están preparados para guiar a los aviones de ataque contra objetivos enemigos

La instrucción en las más diversas habilidades es continua, incluso cuando el soldado ha sido aceptado por una de las compañías. Las transmisiones son fundamentales para el éxito de las operaciones de pequeña unidad, y se enseñan en Nîmes o, a más alto nivel, en las escuelas de transmisiones de la Fuerza Aérea francesa. Aparte de las comunicaciones, que constituyen una habilidad individual, todos los suboficiales reciben entrenamiento en el control aéreo avanzado (FAC), por lo que los equipos del EPI son capaces de guiar a los aviones de ataque al suelo contra objetivos enemigos. Al formar parte de la Fuerza Aérea, a pesar de las boinas azul oscuro y su cualificación como paracaidistas, los componentes del EPI tienen la ventaja del acceso directo a los medios de transporte aéreo. Mientras las unidades de la 11.ª División Paracaidista del Ejército tienen que depender de lo que para ellos es otra rama de las Fuerzas Armadas (el *Armée de l'Air*) para su despliegue en combate, los Comandos del Aire consiguen normalmente los aviones que necesitan con gran rapidez. Esto se refleja en el número de saltos que lleva a cabo el EPI cada año –unos 80 por hombre– frente a la media anual de los paracaidistas del Ejército, que viene a ser de unos 15. A pesar de ello, hay una buena cooperación entre los Comandos del Aire y el Ejército, y cada uno pone a disposición del otro sus


Peter Macdonald

cursos de especialización. Esta estrecha relación se puede ver en la Escuela Paracaidista francesa de Pau, en el sur de Francia. Muchos Comandos del Aire asisten a cursos avanzados (sobre todo de caída libre) en esta escuela del Ejército, y actualmente dos de los instructores de cursos básicos de paracaidismo son Comandos del Aire.

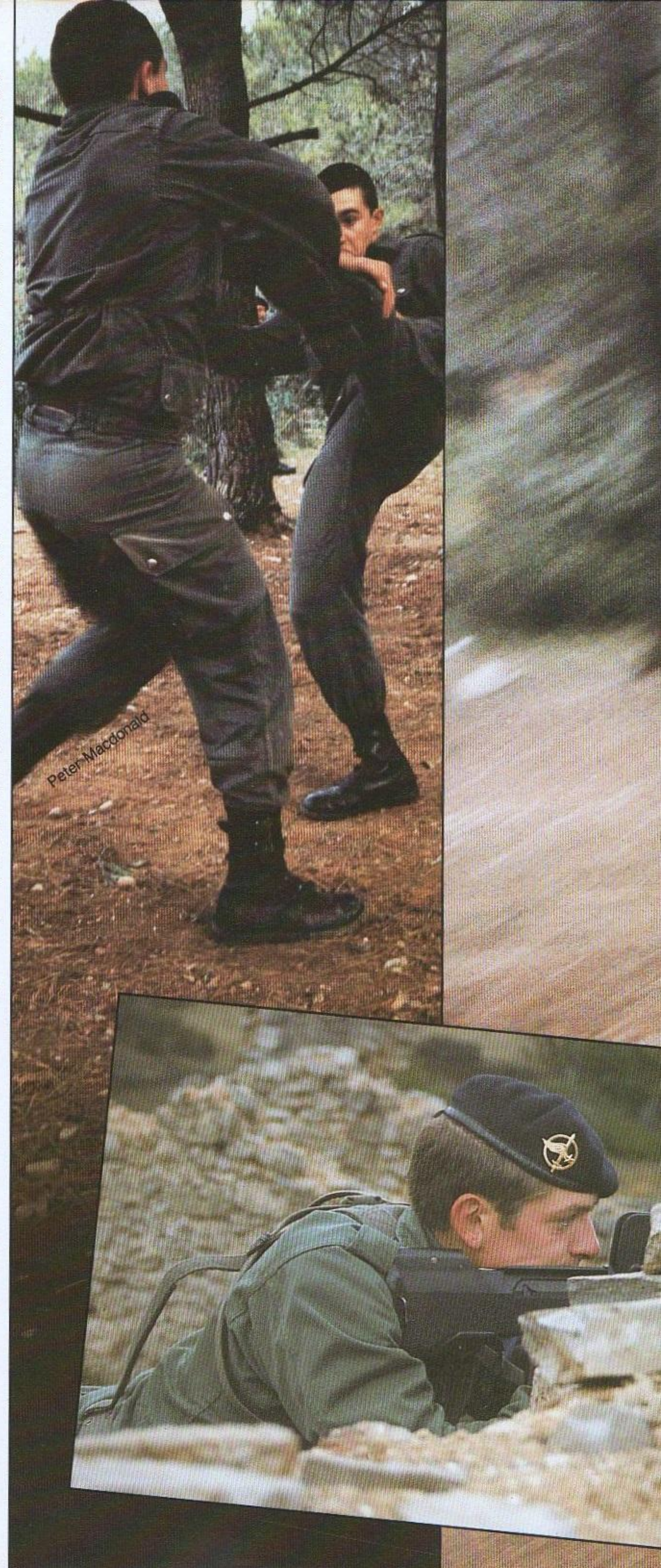
La tarea del EPI difiere mucho de la de los paracaidistas del Ejército. El término EPI viene de "escuadrón de protección y de intervención" y describe de algún modo la tarea primaria de la unidad. Desde su formación, el EPI se ha entrenado para proporcionar apoyo cercano a las unidades de defensa de aeródromos. Capaces de ser desplegados en muy poco tiempo, los elementos del EPI están disponibles en todo momento, listos para reforzar aeródromos bien en la Francia continental o en el extranjero. Dotado de equipo ligero, el EPI es una unidad ideal para el despliegue rápido en defensa de los intereses franceses en el exterior: de hecho, los hombres del escuadrón han tomado parte en todas las operaciones francesas en ultramar desde 1965, incluidas las misiones de pacificación en Beirut de 1982-84 y la operación "Manta" en Chad, que tuvo lugar en 1983.

El EPI está bien equipado para llevar a cabo sus misiones. El arma individual de la mayoría de los paracaidistas del EPI es el fusil de asalto FA-MAS de 5,56 mm. Esta eficaz arma es capaz de hacer un preciso fuego automático o semiautomático a distancias superiores a los 300 m, además de lanzar granadas contracarro o antipersonal a una distancia de 320 m. Algunos tiradores están equipados con fusiles FRF1 o FRF2. Este tipo de arma semiautomática de 7,5 mm es un complemento ideal del FA-MAS, y puede disparar con gran precisión contra blancos situados a una distancia de 1 000 m. La ametralladora FSA 49 Modelo 56 es del mismo calibre que los FRF y, en el EPI, se utiliza en la función de apoyo cercano. Actualmente, la FSA 49/56 está siendo remplazada por la más reciente AA 52, también de 7,5 mm. Puesto que esta última emplea munición en cinta de 50 cartuchos frente al cargador de 10 del Modelo 56, es un arma más adecuada para la función de fuego sostenido.

El EPI cuenta con *jeep* Hotchkiss y Peugeot lanzables en paracaídas

Aunque es esencialmente una formación aeromóvil y paracaidista, el EPI está equipado también con *jeep* Hotchkiss y Peugeot, que pueden ser lanzados en paracaídas en el área operacional para proporcionar movilidad adicional. Estos medios serían cruciales en una misión de despliegue rápido, sobre todo en la de apoyo de uno de los antiguos territorios coloniales franceses. El Hotchkiss es esencialmente igual que el *jeep* Willys que ha estado en servicio en las Fuerzas Armadas francesas desde 1945. Aunque pequeño, es capaz de llevar cuatro hombres y sus equipos por terreno abrupto, y es un vehículo de fiabilidad demostrada. El nuevo *jeep* Peugeot es un todoterreno similar al Steyr Puch/Mercedes, pero equipado con un motor Peugeot. Actualmente a prueba con las Fuerzas Armadas francesas, es un vehículo mayor, capaz de llevar seis hombres con sus equipos, y con toda seguridad sustituirá al Hotchkiss.

El EPI confía principalmente al Mando de Transporte Aéreo su movilidad. En su función de refuerzo



Arriba, derecha y extremo derecho: Las aptitudes de defensa personal son muy valoradas entre los Comandos del Aire. Dentro del *Escadron de Protection et d'Intervention*, todos los suboficiales son instructores cualificados en la especialidad. Derecha: Un Comando del Aire emplea su fusil de asalto FA-MAS en la función de defensa estática.


Peter Macdonald
Peter Macdonald

FUSIL DE ASALTO FA-MAS

El fusil FA-MAS de 5,56 mm, o más correctamente, el Fusil d'Assaut MAS Modele F, es el arma individual de las Fuerzas Armadas francesas. Este fusil de asalto, altamente eficaz, fue diseñado y construido por la Manufacture d'Armes de Saint Etienne (MAS) y sustituye a todos los fusiles y subfusiles empleados hasta ahora. El arma es de diseño "*bullpup*", con los mecanismos muy retrasados y el cargador situado debajo de la mejilla del tirador cuando el fusil se apunta desde el hombro. Este diseño reduce su longitud a 76 cm, haciéndolo muy adecuado como arma individual de los ocupantes de vehículos acorazados como los VAB de los Comandos del Aire. El FA-MAS está equipado con un cargador de 25 cartuchos, aunque normalmente sólo llevan 20 para facilitar la presión hacia arriba del resorte del cargador y asegurar una alimentación correcta. Los Comandos del Aire equipados con este arma llevan dos cartucheras con tres cargadores de 20 cartuchos cada una, lo que les proporciona un mínimo de 140 proyectiles de uso inmediato. Un portafusil de longitud modificable mantiene el arma sujeta diagonalmente contra el pecho del comando o, si es necesaria libertad de movimientos, en el centro de la espalda. El FA-MAS se puede modificar para hacer ráfagas de tres disparos. También, cambiando el extractor y expulsor de casquillos del lado derecho al izquierdo del arma, se puede adaptar para uso de tiradores zurdos. Fiable y de diseño avanzado, el FA-MAS, en uso también en antiguas colonias francesas, como Gabón y Djibouti, promete seguir prestando servicio hasta bien entrado el próximo siglo.





rápido, el EPI utiliza bien el Transall C-160 o, con menos frecuencia, los helicópteros Puma o Super Puma de la Fuerza Aérea. El C-160 es capaz de transportar hasta 60 paracaidistas totalmente pertrechados, y el nuevo C-160NG está equipado con depósitos adicionales de combustible y un sistema de repostaje en vuelo que aumenta considerablemente su alcance, convirtiéndole en un transporte para operaciones fuera de zona (OOA). Para distancias más cortas se utilizan helicópteros. Sin embargo, el tipo de operaciones para las que se entrena el EPI, las de apoyo y asalto aerotransportado, exige el uso del paracaídas como método de ingreso. Es en esta función donde el EPI difiere de los otros Comandos del Aire.

El salto es una de las facetas militares más importantes de los paracaidistas franceses en general (y de los de cualquier nacionalidad), pero lo es todavía mucho más para los Comandos del Aire, los primeros paracaidistas de Francia. La más reciente innovación en el paracaidismo militar francés ha sido la introducción del paracaídas de apertura automática EPI 682-12. Bautizado con el nombre del escuadrón, este modelo sustituye al TAP 661-12 y permite saltar desde 150 m, una altura casi insuficiente para desplegar el paracaídas de pecho TAP-503 en caso de fallo del principal. Operacionalmente, la introducción del paracaídas EPI 682-12 ha aumentado enormemente la capacidad del escuadrón de desplegar sus hombres rápidamente en una zona limitada: una consideración importante cuando se tiene en cuenta la misión del EPI, reforzar unidades que defienden aeródromos sometidos ya a ataque.

Aparte de la capacidad del EPI para utilizar el paracaídas como método de ingreso en la zona de combate, la unidad es también más que capaz de realizar asaltos y refuerzos anfibios. Entrenados en el gobierno de embarcaciones sutiles, los paracaidistas del EPI están equipados con botes neumáticos Zodiac de seis y diez plazas. Estos medios de fabricación francesa se pueden hinchar con botellas de dióxido de carbono y equipar con un motor fueraborda. Ofrecen al EPI un método alternativo de transporte hasta la zona del objetivo.

Izquierda: Los Comandos del Aire hacen una pausa durante un ejercicio mientras se extiende una cortina de humo sobre su área de inserción. Extremo izquierdo: Las técnicas del combate en zonas edificadas son esenciales para la tarea de los Comandos del Aire, que se pueden ver envueltos en luchas dentro del perímetro de una base aérea. Superior, izquierda: Un soldado de los Comandos del Aire, practica la entrada en un edificio en manos enemigas. Arriba, izquierda: Con los FA-MAS preparados.

La actuación del EPI, especialmente en operacio nes OOA, se apoya en una gran flexibilidad, lo que s refleja en su organización. Cada una de las tres com pañías de combate del escuadrón se divide en cuatr pelotones, cada uno de los cuales equivale a un sección de infantería regular. Cada pelotón compren de un elemento de plana y mando (un teniente, u suboficial y un operador de radio) y tres grupos d combate de entre 10 y 12 hombres. Estos último constan de un suboficial (un sargento o un brigada un francotirador (armado con un FRF1 o 2) y do equipos de apoyo y uno de *choc* (asalto), o bien un de apoyo y dos de *choc*. Los de apoyo consisten e dos hombres: uno armado con una ametrallador AA 52 y el otro con un FA-MAS. Un equipo de *cho* comprende cuatro hombres, cada uno armado con u fusil de asalto FA-MAS.

Todos los suboficiales del EPI deben ser instructores cualificados de defensa personal

A pesar del arsenal diversificado de que dispone e EPI, es el entrenamiento y experiencia de su persona lo que hace que sea una unidad tan eficaz. Aunque los hombres son cuidadosamente seleccionados y preparados, el alto nivel conseguido por el EPI se debe a la calidad de sus suboficiales. Sus sargentos y brigadas están entre los más expertos comandos de las Fuerzas Armadas francesas. Durante toda su ca rrera, estos *sous-officiers* asisten a una amplia y varia das gama de cursos, tanto dentro como fuera de la Fuerza Aérea. Todos los suboficiales del EPI deben ser cualificados instructores de defensa personal, cin turones negros en una o más artes marciales. Todos y cada uno de ellos son especialistas en el salto de caída libre y un médico de contingencia, además de ser un instructor en disciplinas específicas como la demolición o la lucha contracarro. Estas habilidade pasan después a los hombres del EPI o a los coman dos del aire estacionados en unidades de defens aérea nacionales o en el extranjero. Puesto que el EP es una formación relativamente pequeña dentro de los Comandos del Aire, los suboficiales suelen perma necer con ellos durante una temporada antes de se destinados a las unidades de defensa de bases aé reas, en las que permanecen como comandantes d grupo. Muchos vuelven después a puestos de instruc ción en la Escuela de Entrenamiento de los Coman dos del Aire en Nîmes, antes de una segunda tercera estancia en el EPI. De este modo, sus especia lidades y experiencia son transmitidas a los hombre de los Comandos del Aire. La misión del EPI, la d reforzar rápidamente a otras unidades de los Coman dos del Aire que defienden bases aéreas francesa es la que practican asiduamente.

El *Escadron de Protection et d'Intervention* francé es un elemento vital en la defensa del territorio nacio nal. En consonancia con la orgullosa tradición de lo Comandos del Aire, que se remontan a su pertener cia al SAS durante la Segunda Guerra Mundial, el EP es una unidad altamente entrenada y motivada. Des de su creación en 1945, los Comandos del Aire ha servido en todas las guerras coloniales francesa incluido el sangriento conflicto argelino, con la pérd da de sólo 80 hombres. Esta cifra incluye a tre oficiales muertos durante las tareas de "pacificación en Líbano desde 1978. Tales bajas son un reflejo de servicio activo de la unidad y de su profesionalidad Capaz de responder rápidamente a diversas amena zas, el EPI hace honor a su lema: "*Sicut Aquila*" (com un águila).



SANGRIENTA "OMAHA"

Cuando, al amanecer del 6 de junio de 1944, empezaron a llegar las oleadas de infantes norteamericanos a la playa normanda de "Omaha", la 352.ª División de Granaderos alemana libró contra ellos una valerosa batalla defensiva.

En el amanecer del 6 de junio de 1944, el *gefreiter* (cabo) Heinz Severloh, un "granjero de uniforme" de 21 años, estaba de guardia y contemplaba las grises aguas del canal de la Mancha. Su puesto estaba en la *Widerstandnest* (bolsa de resistencia) 62, un búnquer que dominaba la playa de Collevillesur-Mer, y ante él se extendía la familiar línea de su ametralladora MG-42, un arma formidable capaz de disparar 1 000 proyectiles por minuto. Este búnquer, uno entre cientos de semejantes, formaba parte del bastión occidental de la "Fortaleza Europa" de Hitler. El tramo de playa, sembrado de obstáculos, que había ante él, pasaría a la historia como el terreno en el que morirían unos 3 000 soldados norteamericanos. Su nombre codificado aliado era "Omaha".

Las defensas de Normandía empezaron a erigirse a pleno ritmo a comienzos de abril de 1944. El plan táctico alemán contra un ataque anfibio consistía en mantener a las fuerzas aliadas en la línea de playa hasta que llegasen las reservas móviles para terminar con ellas. Se aguantaría a las tropas con obstáculos y minas en la planicie del rompiente, con la ayuda de un eficaz fuego cruzado.

La primera línea de obstáculos estáticos consistía en una serie de "Elementos C", según el nombre empleado por los Aliados. Eran unas estructuras de acero reforzado con soportes de hierro colocadas a unos 250 m de la línea de aguas profundas. Las vigas principales de soporte tenían unos 3 m de altura y en su base había minas Tellermine impermeabilizadas. Entre 20 y 25 m por detrás estaba la segunda fila de obstáculos, esta vez consistente en pesados troncos clavados oblicuamente en la arena y en cuyos extremos, que apuntaban al mar, había minas. También había rampas de troncos minados. La última línea consistía en caballos de frisia, consistentes en una estructura de tres o más vigas de acero unidas por el centro. Con casi dos metros de altura, estaban clavados tan firmemente que las puntas podían agujerear las proas de las lanchas de desembarco.

Más adelante estaban las minas. Algunas de ellas detonaban por contacto y explosionaban a la altura de la cintura, lanzando cientos de bolas de acero. Había alambre de espino para obstaculizar y contener a los atacantes, y también estaban los *fougases* (unos toscos "morteros" consistentes en agujeros excavados en la roca y rellenos con piedras y trozos de hierro colocados sobre cargas explosivas) conectado a cables o a las alambradas.

Izquierda: Los puestos de observación de artillería eran un elemento vital de las defensas del Muro del Atlántico en la playa de "Omaha". Los fortines de hormigón que contenían la artillería, las armas contracarro y las ametralladoras estaban reforzados por simples emplazamientos de ametralladora, como éste de una MG-34 (abajo). Arriba, izquierda: La unidad del *gefreiter* Heinz Severloh, la 352.ª División de Granaderos, comprendía tanto reclutas como veteranos (derecha).

RHL

John Hillelson/Magnum



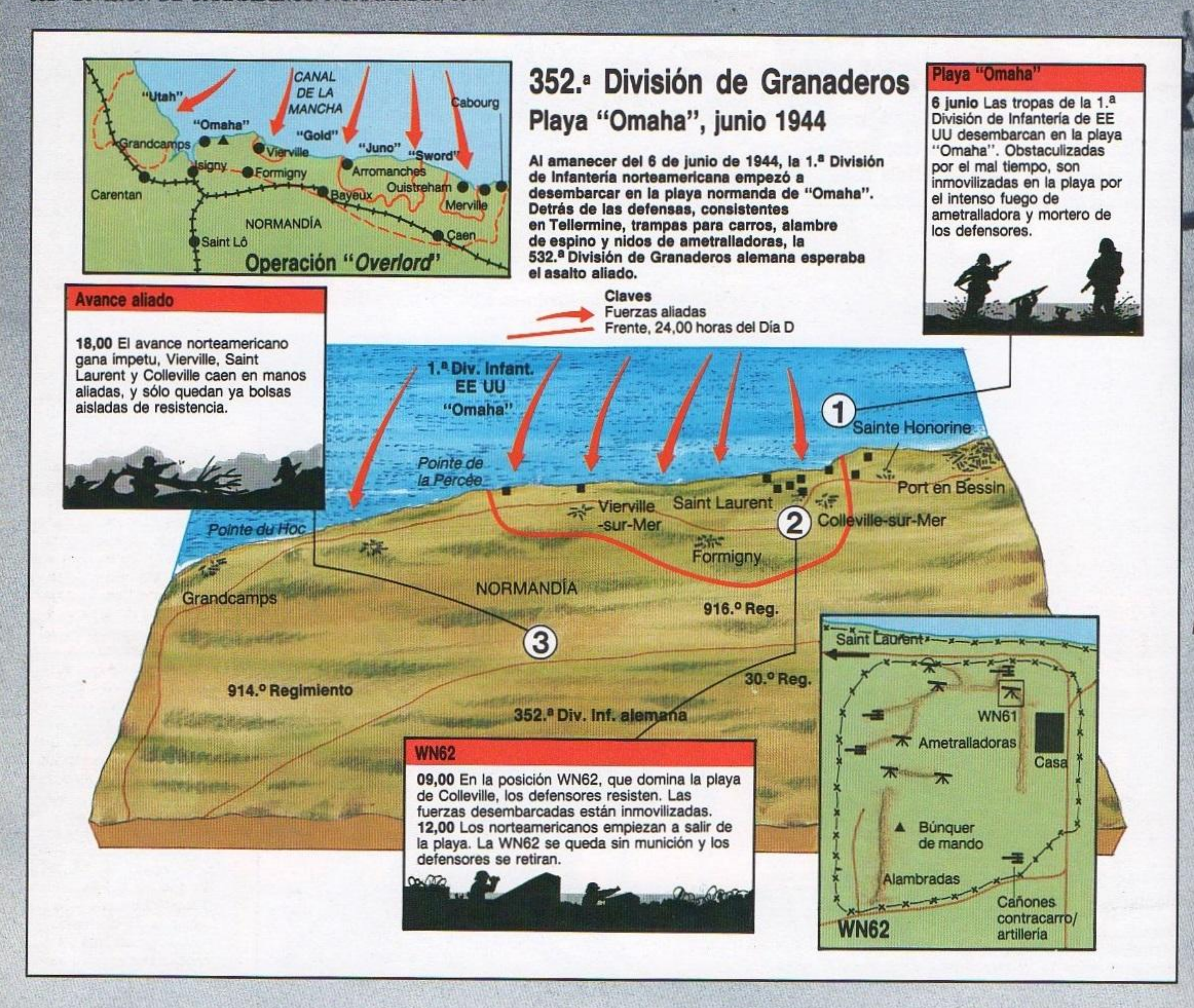
352.ª DIVISIÓN DE GRANADEROS

La 352.ª División de Granaderos se creó el 22 de setiembre de 1943, con base en la *Wehrkreis* (Zona de Cuerpo) XI y cuartel general en Hanover. Estuvo lista para el combate en febrero y marzo de 1944 como división *Neue Aufstellung* (de reciente creación), y consistía en el 914.°, el 915.° y el 916.° Regimientos de Granaderos, el 352.° Regimiento de Artillería y la 352.ª Unidad de Transmisiones. Durante la invasión de Normandía, la división fue una de las doce del Séptimo Ejército, mandado por el *generaloberst* (capitán general) Friedrich Dollmann, y formó parte del Grupo de Ejércitos B, al mando del mariscal de campo Erwin Rommel. Éste, a su vez, estaba bajo el mando del mariscal de campo Gerd von Rundstedt, comandante en jefe del frente Occidental. Tras la muerte de Rommel en 1944, el Grupo de Ejércitos B fue puesto al mando del mariscal de campo Walther Model.

La 352.ª División estaba en el flanco izquierdo de Normandía el 6 de junio de 1944, defendiendo la playa "Omaha". El comandante Werner Pluskat, del 352.° Regimiento de Artillería, fue uno de los primeros que vio a la flota de invasión, en su caso, la Fuerza O (Omaha).

Aunque la 352.ª División dejó de existir en agosto de 1944, otros elementos del Séptimo Ejército consiguieron escapar de la bolsa de Falaise y, junto con el Quinto Ejército Acorazado, participaron en la batalla de las Ardenas en diciembre de 1944. Aunque la 352.ª División *Volks-Grenadier* estuvo entre las fuerzas de las Ardenas, era la 581.ª División *Volks-Grenadier* y no tenía ninguna relación con la de Normandía.

Arriba: El distintivo, de plata, del combate de infantería de la *Wehrmacht*.



La planicie del rompiente de las olas estaba bien cubierta por posiciones de tiro. En la playa "Omaha", la observación y el tiro enfilado desde las posiciones en los acantilados se veían favorecidos por la curvatura de la línea de playa. También se podía disponer de un mortal fuego enfilado desde unos emplazamientos dispuestos entre Vierville y Pointe de la Percée. Más atrás y junto a numerosos emplazamientos de artillería, todos ellos protegidos por un intrincado sistema de casamatas intercomunicadas, el *gefreiter* Severloh y sus compañeros del 916.º Regimiento de la

Superior, derecha: Las tropas norteamericanas se protegen entre los obstáculos de la playa "Easy Red". Arriba, derecha: Miembros del 916.º Regimiento de Granaderos antes de la batalla. Abajo: Los servidores de un semioruga antiaéreo de 20 mm aguardan la llegada de los norteamericanos.

352.ª División de Granaderos estaban convencidos de que sus posiciones sólo serían capturadas tras una batalla extremadamente costosa para el enemigo.

La división de Severloh, al igual que muchas de las situadas en la Muralla del Atlántico, acababa de ser formada a partir de una mezcla de reclutas y veteranos del frente del Este, la mayoría de ellos supervivientes de la 389.ª División de Granaderos, que había sido virtualmente destruida como unidad de combate a manos del Ejército Rojo en la ofensiva de Stalingrado. Los restos de la formación fueron trasladados a Normandía para reconstituirse en la 352.ª División de Granaderos, con el antiguo 546.º Regimiento de Granaderos como plana mayor del 1.er Batallón del 916.º Regimiento, además de servir como reserva de efectivos humanos para el 1.º y 2.º Batallones del nuevo regimiento, que fue oficialmente formado el 14 de noviembre de 1943.

La división fue enviada a Saint Lô, donde pasó varios meses recuperando sus efectivos plenos. Así recibió veteranos, que se alegraron de verse libres de los horrores del frente del Este y dispusieron de una oportunidad de enseñar a los más novatos las tácticas de combate tan dolorosamente aprendidas. Cuando la 352.ª División de Granaderos fue trasladada en mayo de 1944 al tramo de costa situado entre Grandcamps y Arromanches, elegido para ella por el


Colección privada

mariscal de campo Rommel, ya se habían convertido en una cohesiva fuerza de combate con una capacidad por encima de la media.

Los principales problemas a los que se enfrentaba la 352.ª eran la escasez de munición, transporte motorizado y combustible. Tan pronto como sus distintas unidades hubieron ocupado sus posiciones, empezaron a mejorarlas y aumentar las defensas de la playa. Alentados por Rommel, habían cortado troncos del bosque de Cerisy, 18 km tierra adentro, los habían llevado en carros hasta la playa e instalado a mano. A pesar de sus dificultades, el 6 de junio las defensas eran excelentes y prometían convertir un triunfo fácil en una encarnizada batalla.

El *gefreiter* Heinz Severloh se había unido a la división en noviembre de 1943 tras servir con la 321.ª División de Granaderos en el frente del Este. A las 01,30 horas del 6 de junio, tras una alerta dada por el comandante Werner Pluskat, su sección había sido sacada de su confortable cuartel improvisado en una granja de Houteville. Los hombres de su búnquer ya habían sido alertados por el *feldwebel* (sargento) Pieh. Severloh insiste en que fue él quien primero vio los buques:

"Cinco, posiblemente siete buques avanzando paralelamente hacia la costa y tendiendo una cortina de humo. La visión duró menos de un minuto, pero no había duda. Llamé al *oberleutnant* (teniente) Freking, mi jefe, quien también los vio. Todos los informes que conozco dicen que nunca vimos esos buques."

Freking dijo a Severloh: "Prepara la ametralladora y dispárales cuando estén en el agua"

Freking ordenó a su semaforista que intentasen contactar con los buques. No hubo respuesta, por lo que estaba claro que eran buques enemigos. Freking echó mano a sus prismáticos, miró por ellos y dijo: "¡Vaya, aquí están!" Severloh lo confirmó: "Todos lo vimos. No era el mar, era una ciudad, una inmensa y enorme ciudad de metal gris con aquellos extraños globos dirigiéndose directamente hacia nosotros."

Tras un angustioso y breve espacio de tiempo, las lanchas de desembarco norteamericanas empezaron a llegar a la playa, Severloh recuerda aquel momento:

"Venían directamente hacia nuestros cañones. La marea estaba bajando y tendrían que vadear con el agua hasta el cuello. El primer lanchón de desembarco se dirigió hacia nosotros. Estábamos de pie en lo alto del búnquer y podían vernos claramente, si es que tenían tiempo de mirar."

A doscientos metros de la orilla, el enemigo saltaba de las lanchas y vadeaba hacia la playa. El comandante del 916.º Regimiento de Granaderos, el *oberst* (coronel) Goth, ordenó a los hombres que no disparasen hasta que el enemigo estuviese en la orilla. Los granaderos esperaron. Freking le dijo a Severloh: "Prepara la ametralladora. Dispara cuando estén en el agua, antes de que tengan tiempo de dispersarse. Ni un minuto antes". Los norteamericanos llevaban los fusiles en alto y no podrían defenderse.

"¡Fuego!", gritó el *feldwebel* Krone, que estaba sentado cerca de la entrada del búnquer de observación del 1.er Batallón del 352.º Regimiento. Severloh abrió fuego con su ametralladora y observó con una especie de temerosa fascinación cómo sus ráfagas empezaban a hacer estragos en la primera oleada de asalto. A media mañana, había disparado ya unos 12 000 cartuchos. Había consumido 240 cintas de munición de 50 proyectiles. Severloh recuerda:

"Disparé de la forma usual, de izquierda a derecha, y después contra las rampas que se abrían. Dejamos de disparar, cogí un fusil y abrí fuego contra los que nadaban en el agua. Una carnicería. No sé cuántos iban en aquel lanchón, pero dudo que más de 100 consiguiesen desembarcar.

"En un momento determinado, un *jeep* con una ametralladora de 12,7 mm disparó contra la playa. El *leutnant* (alférez) Grass y el *feldwebel* Pieh se adelantaron hasta el umbral de la trinchera con un fusil y un lanzagranadas: el primer disparo hizo saltar en pedazos el *jeep* y el siguiente inutilizó un carro de combate Sherman."

A las 09,00 horas, el *oberst* envió un informe al general Marcks, en el cuartel general del LXXXIV Cuerpo, en Saint Lô:

"En todo el frente el enemigo busca refugio y se oculta tras los obstáculos. Muchos vehículos arden en la orilla, y también 10 carros de combate. Ha cesado todo desembarco. Los buques situados frente a la costa han dejado de disparar. El fuego de nuestra artillería está sobre el objetivo e inflinge pérdidas al enemigo. Hay un gran número de muertos en la playa."

¿DÓNDE DESEMBARCARÁN?

En diciembre de 1943, Hitler dijo a sus generales que, "si atacan en el oeste, ese ataque decidirá la guerra". La gran cuestión era dónde tendría lugar el desembarco y, aunque el espionaje alemán sabía que el ataque era inminente en junio de 1944, la localización de la zona de desembarco seguía siendo un secreto bien guardado. Así, en junio Hitler sólo tenía 59 divisiones en Francia y los Países Bajos, frente a las 165 enviadas al frente del Este, y aquéllas tendrían que defender 1 600 km de costa, desde el extremo norte de los Países Bajos a la desembocadura del Loira. Los Aliados utilizaron numerosos medios para despistar y convencer al espionaje alemán de que el desembarco tendría lugar en el paso de Calais, y tuvieron un gran éxito en ello. Hitler estaba convencido de que los Aliados desembarcarían allí y, aunque los mariscales de campo Rommel y von Rudstedt sospechaban que el lugar sería Normandía, no se enviaron allí más que refuerzos mínimos. La posición de Hitler en Normandía habría sido muchísimo más fuerte si no hubiese estado convencido de que un ataque en Normandía sería una maniobra de diversión. Rommel consideró vital colocar sus divisiones acorazadas en la costa, pero no se le permitió hacerlo. Por ello, sólo la débil 21.ª División *Panzer*, basada al sur de Caen, estaba al alcance de la playa. Si se hubiese atendido la petición de Rommel de colocar una segunda división acorazada cerca de Saint Lô, ésta podría haber tenido una influencia decisiva en el resultado de desembarco. En lugar de ello, el peso de enfrentarse a la invasión recayó principalmente sobre los soldados que ocupaban las defensas estáticas del Muro del Atlántico y los refuerzos cercanos estacionados en ciudades y pueblos costeros.



***Feldwebel* Mayer, 916.º Regimiento de la 352.ª División de Granaderos, Normandía, 1944**

El sargento Mayer lleva una guerrera de algodón verde y pantalones de lana grises. Su casco de acero tiene una malla de alambre para insertar ramas como camuflaje. A la espalda lleva el estuche cilíndrico de la máscara antigás (por entonces en él se solía llevar comida) y un poncho mimético, una bolsa de costado de lona verde con comida y una cantimplora con marmita. Su arma es la carabina Kar 98K.

En todas partes, los elementos del 916.º estaban enfrascados en combates casa por casa con el 115.º y 116.º Regimientos de Infantería norteamericanos en Colleville y Saint Laurent, que habían salido de la playa a través de los campos de minas situados entre Les Moulins y Le Ruquet. En torno al mediodía, las casamatas de Le Ruquet fueron bombardeadas por el fuego combinado de un solitario carro de combate del 18.º Equipo de Combate (RCT) y un destructor

A las 10,30 horas, el 1.er Batallón del 914.º de Granaderos lo pasaba mal en su intento de contener a las tropas del 116.º Regimiento y a la Compañía B del 5.º Batallón Ranger norteamericano, que se abrían paso en Vierville tras abrir una salida en la playa. Tres camiones cargados de soldados del 914.º cayeron sobre 25 norteamericanos que habían formado una barricada en la casa solariega de Le Vaumicel. Tras un tiroteo, los alemanes se retiraron y, aunque reforzados, no pudieron resistir en Vierville y fueron gradualmente expulsados hacia unas pocas casas situadas más al sur.



situado cerca de la costa. Por esta brecha fluyeron las filas de soldados del 115.º Regimiento de Infantería norteamericano, agachados detrás de las excavadoras del Grupo Especial de la Brigada de Ingenieros, que se abrían paso hacia Saint Laurent actuando como carros de combate adicionales.

El 2.º Batallón del 726.º Regimiento de Granaderos, que estaba estacionado junto a las unidades de la 352.ª División, empezó a retroceder desordenadamente, tras sufrir numerosas bajas y ver sus fortines reducidos a ruinas a manos de los destructores, que se habían acercado a la costa para bombardear las defensas a quemarropa. Entretanto, el 2.º Batallón del 916.º de Granaderos permanecía firme, rechazando todos los ataques y eliminando a los pequeños grupos de norteamericanos que se habían abierto paso entre las dunas a través de zonas donde habían detonado las minas gracias al bombardeo naval preliminar.

Pero aunque los hombres de las unidades individuales de la 352.ª División de Granaderos luchaban por impedir que los norteamericanos ganasen terreno, no tenían perspectiva alguna de aguantar la gigantesca oleada de hombres y medios acorazados que se les venía encima. Trozos de metralla alcanzaron a la ametralladora de Severloh, arrancándole el alza y clavándose en su rostro. Para entonces, ya casi no le quedaba munición. Freking envió un último mensaje a sus hombres: "Cortina de fuego sobre la playa; retrocedemos". Los defensores se estrecharon las manos. Freking dijo: "Heinz, usted va primero y yo iré detrás suyo". Los hombres se retiraron bajo una lluvia de fuego, saltando de un cráter a otro. Freking, Gras y Pieh no lo consiguieron. Fueron alcanzados en el acto por el fuego norteamericano.

Tras sobrevivir a la retirada de su grupo, Severloh se unió a un operador de radio, pero atrajeron el fuego enemigo y ambos fueron heridos:

"Las balas hirieron al radiotelegrafista en las nalgas y atravesaron mi diario, alcanzándome en la cadera y lanzándome a tres metros. Después encontramos a algunos soldados de nuestra división, a medio camino entre la playa y Colleville."

Tras recibir una somera atención médica, recuerda que no sintió dolor alguno. Se le dio un fusil y se le puso a cargo de unos prisioneros norteamericanos.

Hablándoles en la lengua alemana de sus padres, uno de los norteamericanos preguntó a Severloh que cuándo iban a ser fusilados. Severloh le tranquilizó diciéndole que nadie iba a ser fusilado porque semejante acción traería la deshonra a su unidad. A la cabeza de los prisioneros y varios heridos, intentó unirse a las fuerzas alemanas en la retaguardia de la cabeza de playa. Atrapado bajo el fuego e incapaz de seguir adelante, se rindió a sus prisioneros.

A media tarde, el combate se había intensificado en todos los sectores. Una desesperada lucha cuerpo a cuerpo en Saint Laurent había terminado con el 2.º Batallón del 916.º de Granaderos, que fue expulsado a los suburbios del oeste a las 18,00 horas, con numerosas bajas, por el 18.º y 16.º Regimientos norteamericanos. Las unidades alemanas en Colleville estaban rodeadas a las 20,00 horas y, aquella tarde, la carretera de Colleville a Saint Laurent fue cortada. Algunos de los fortines que defendían las salidas de la playa de Omaha aún seguían en acción y mantuvieron un continuo y aniquilador fuego sobre las oleadas de soldados que llegaban del mar. Al final, lenta pero inexorablemente, las tropas del 916.º de Granaderos fueron expulsadas hacia el sur de las altas escarpaduras que dominaban Colleville y Le Grand Hameau.

A medianoche, los norteamericanos habían ganado relativamente poco terreno, pero su creciente número empezaba a abrumar a los agotados defensores. La línea defensiva se alargó, pero no se rompió; se produjeron brechas y, sin refuerzo alguno, la defensa estaba a punto de derrumbarse. Sin embargo, en un día entero de combate frente a unas fuerzas inmensamente superiores, la 352.ª División de Granaderos había combatido extremadamente bien.

No hace mucho tiempo, Heinz Severloh fue invitado a inspeccionar una MG-42 que se exhibía en un museo de guerra. Declinó el ofrecimiento, pues, dijo, le traía tristes recuerdos. De hecho, se emocionó mientras veía el documental cinematográfico original de "Omaha", oyendo al locutor describir el abrumador fuego de ametralladoras al que él contribuyó hace ya tantos años. Ahora recuerda:

"No vi héroe alguno. El héroe fue el que no se dejó matar aquel día. Yo pasé la guerra buscando que comer y beber, y cumpliendo las órdenes de mis superiores. Recuerdo que poco antes de la invasión, un oficial nos dijo 'un apestoso cadáver alemán no puede salvar la Patria'. Otro nos dijo que nos quedásemos en nuestros puestos y muriésemos como héroes. Recuerdo que le comenté a Freking 'Ya verás como entre nuestras bajas no figura el apestoso cadáver de ese oficial'. Y así fue".



Superior: Oficiales de artillería de la 352.ª División de Granaderos. El que empuña un bastón de mando en primer plano es el comandante Werner Pluskat, uno de los primeros en alertar sobre la flota de invasión. Arriba, izquierda: Dos jóvenes reclutas de la división, Wilhelm Stetter (arriba) y Albert Summerer (abajo). Izquierda: Tras la captura de un búnquer clave, el sargento Jack Scarborough mira el cadáver de un soldado que murió por su patria. Arriba: Frente a los vastos recursos de los Aliados, los alemanes de las playas normandas tuvieron pocas esperanzas de éxito. De camino al cautiverio.

LOBOS COREANOS

Muchos de los exiliados del régimen comunista norcoreano formaron parte de la Infantería Partisiana de las Naciones Unidas, pues tenían razones personales para participar en la guerra.

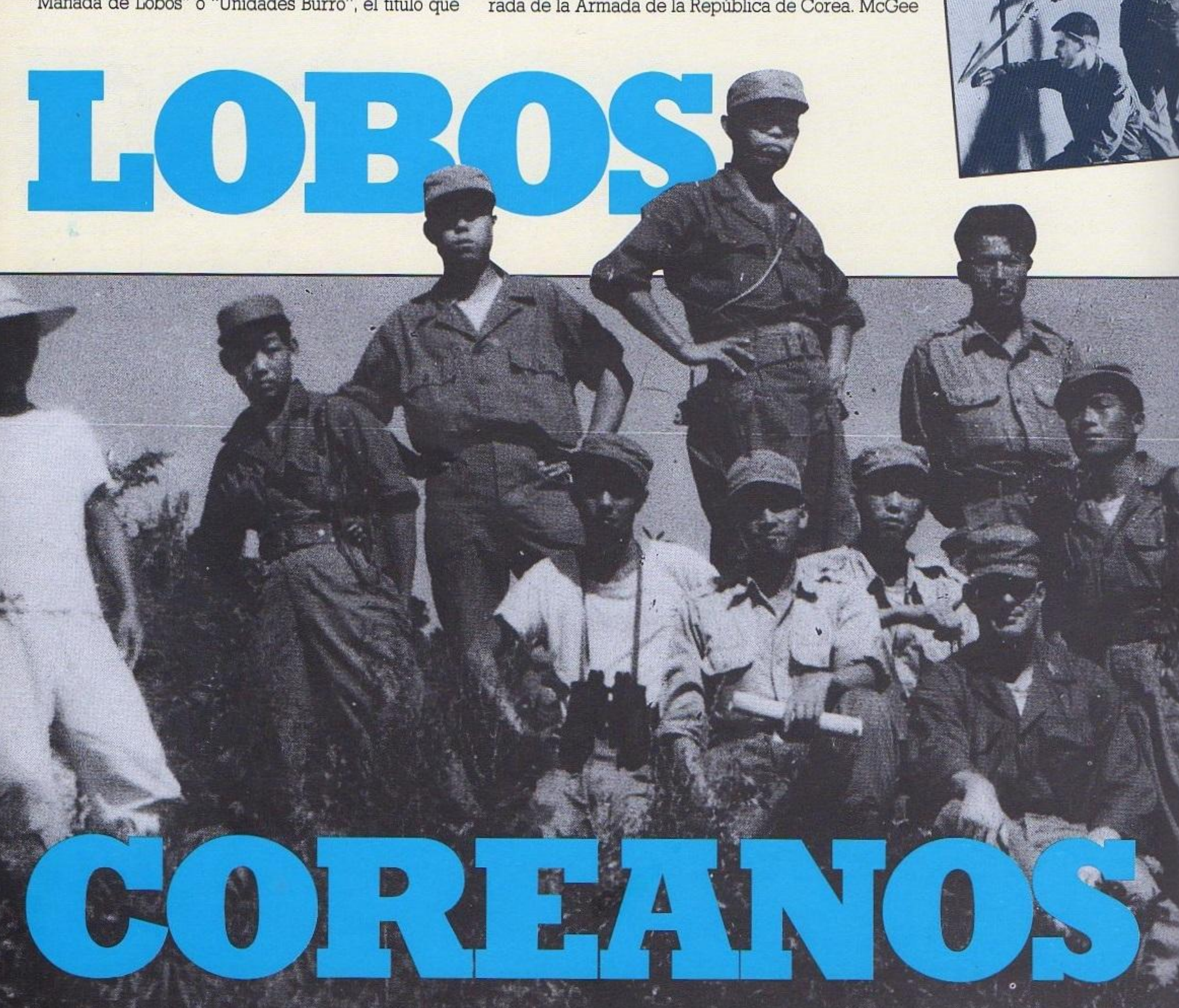
Mucho después de haberse redactado la historia oficial de la guerra de Corea, las hazañas, éxitos y fracasos de la Infantería Partisana de las Naciones Unidas (en Corea) siguen siendo mayoritariamente desconocidas. Con un número total de 22 000 hombres, en su mayor parte norcoreanos, esa unidad dio cuenta de 69 000 de las bajas de las fuerzas norcoreanas. También hay pruebas que sugieren que obligaron a que unos 50 000 hombres de las fuerzas comunistas se dedicasen a la improductiva labor de seguridad en la retaguardia, sobre todo en la costa occidental de la península. Los partisanos contaban con algunos sudcoreanos y desertores de las fuerzas chinas en Corea; estaban bajo el liderazgo nominal de unos 200 norteamericanos y el correspondiente oficial británico. Conocidos indistintamente en la zona de guerra como Unidad 8240 del Ejército, u 8242, o "Manada de Lobos" o "Unidades Burro", el título que finalmente perduró fue una de esas deshumanizadas siglas militares, UNPIK.

La tarea de la UNPIK consistía en las clásicas misiones de las fuerzas guerrilleras en cualquier conflicto: incursiones, emboscadas, captura de información, ayuda a la evasión y la captura de prisioneros detrás de las líneas enemigas. Operando desde las bases instaladas en territorio enemigo, llegaban a pie o en paracaídas hasta sus objetivos; más a menudo, llegaban por mar en una diminuta flotilla de juncos a motor y de vela, algunos de los cuales habían prestado servicio por primera vez en la fuga de los guerrilleros desde el territorio norcoreano durante la amarga derrota del invierno de 1950.

Cuando el mando norteamericano en Corea decidió ayudar a los partisanos norcoreanos, se eligió al coronel John McGee, de la División de Operaciones del Octavo Ejército, para orquestar el esfuerzo guerrillero. Fue una buena elección. En la Segunda Guerra Mundial, McGee había sido capturado por los japonenes en las Filipinas. Había escapado y vivió con una unidad de guerrilleros hasta su evacuación en un submarino. Ahora, el enérgico coronel reunió arroz, mantas, ropas, tiendas, armas y munición, y después partió hacia las bases insulares de los guerrilleros, desde donde operaban bajo la vigilante mirada de la Armada de la República de Corea. McGee

Abajo: Elegido para mandar la Infantería Partisana de las Naciones Unidas en Corea, el coronel John McGee se llevó oficiales de estado mayor norteamericanos para planear las operaciones ofensivas de la unidad. Inferior: Un típico grupo de combate partisano, fotografiado durante su entrenamiento. Abajo, derecha: Los soldados partisanos endurecen sus nudillos como parte de su programa de defensa personal. Inferior, derecha: Partisanos reciben instrucción del manejo de un cañón sin retroceso de 75 mm.

Rod Paschall



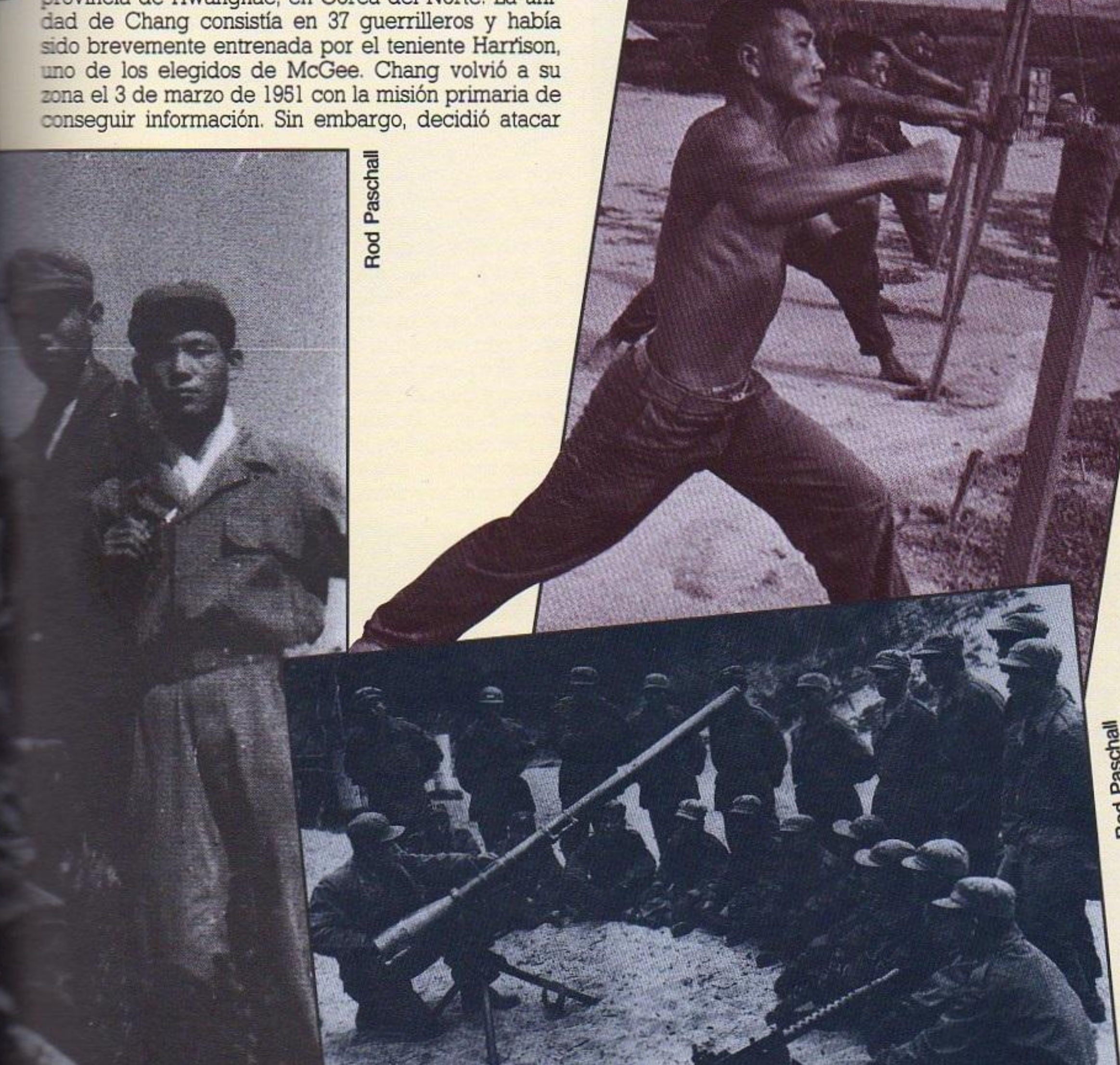
descubrió que cada grupo tenía su líder; algunos eran maestros de escuela, otros antiguos oficiales y muchos eran políticos autodidactas. El siguiente paso de McGee fue volver al continente y reclutar a un grupo de adiestramiento.

McGee ya había participado en la supervisión del estado mayor de las unidades Ranger del Octavo Ejército. Estas organizaciones aerotransportadas a nivel de compañía habían sido distribuidas entre las divisiones de infantería para su empleo como tropas de choque: las cifras de bajas habían sido altas. Existían maniobras subliminares para destruir estas fuerzas altamente entrenadas, por lo que McGee eligió naturalmente a los Ranger como núcleo de su grupo. Un emprendedor ex oficial del SAS que había sido destinado a la Brigada de la Commonwealth, el capitán Ellery Anderson, se enteró de la misión de McGee y ofreció sus servicios. Anderson fue aceptado y atrajo a otros miembros de su brigada. El grupo fue rápidamente embarcado rumbo a las islas, aunque el capitán Anderson quedó atrás a fin de entrenar a un elemento para su inserción en paracaídas. Tras un corto período de preparación, las operaciones comenzaron en marzo de 1951.

En una catastrófica emboscada, las ametralladoras comunistas dieron cuenta de 1 300 de las personas a cargo de Chang

Una de las primeras acciones se realizó bajo el mando de Chang Jae Hwa, un antiguo comerciante de la provincia de Hwanghae, en Corea del Norte. La unidad de Chang consistía en 37 guerrilleros y había sido brevemente entrenada por el teniente Harrison, uno de los elegidos de McGee. Chang volvió a su zona el 3 de marzo de 1951 con la misión primaria de conseguir información. Sin embargo, decidió atacar un cuartel general local norcoreano, donde su unidad mató a siete policías y 20 comisarios políticos. En abril, el reclutamiento local de Chang había aumentado su unidad a 60 hombres. Se atacó una base de transporte enemiga y, mientras destruían tres autobuses, se descubrió que unos almacenes cercanos contenían unos 1 700 civiles, algunos de ellos muy enfermos. La instalación de transporte se había utilizado como centro de interrogatorio por los norcoreanos y Chang decidió evacuar a aquella desamparada multitud. Desgraciadamente, una fuerza enemiga reaccionó y atacó la lenta columna. En una castastrófica emboscada, las ametralladoras comunistas dieron cuenta de 1 300 de las personas a cargo de Chang. Mientras intentaba protegerlos, Chang perdió a 50 de sus 60 hombres. Chang reagrupó a sus hombres y tomó nuevos reclutas, siguiendo las operaciones hasta que volvió a su isla en junio. Al informar al teniente Harrison, Chang constató que su unidad había matado a unos 280 enemigos.

En julio de 1951, la fuerza de McGee había crecido hasta 7 000 guerrilleros, equipados con 700 armas capturadas al enemigo y otras 3 200 del Octavo Ejército. Su grupo se componía de 65 oficiales y sargentos. Durante unas 219 acciones, se eliminó a unos 2 100 soldados norcoreanos y chinos. El Mando de las Naciones Unidas recibió también 169 prisioneros, con


Rod Paschall
Camera Press
Rod Paschall

RESISTENCIA EN COREA DEL NORTE

El 10 de setiembre de 1948, Kim Il Sung se convirtió en primer ministro del recién constituido estado comunista denominado República Popular Democrática de Corea (RPDC). Casi dos años después, Kim ordenó a siete divisiones del Ejército Popular norcoreano que invadiesen la República de Corea (ROK), situada al sur. La decisión de invadir Corea del Sur no fue unánime. Ya en 1947, muchos de los ciudadanos de la provincia norcoreana de Hwanghae, la gran zona agrícola situada justo al norte del Paralelo 38, y la ciudad de Seúl, protestaron contra el reclutamiento militar de Kim. Sus lazos culturales y familiares con el sur eran tan fuertes que algunos marcharon a las colinas, unos pocos tomaron las armas y otros cruzaron la frontera con el Sur. Cuando las fuerzas de la ONU del general Douglas MacArthur desembarcaron en Inchon y avanzaron hacia el norte, en setiembre de 1950, muchas de estas personas salieron de sus escondites o volvieron a sus hogares. En 90 días, la intervención de las fuerzas chinas y la retirada de las de la ONU al sur del Paralelo 38 trajo de nuevo las legiones de Kim a la provincia en busca de infieles.
La primera noticia sobre la amplitud de la resistencia armada en la provincia de Hwanghae llegó a EE UU a comienzos de enero de 1951. Más de 10 000 campesinos combatían contra las tropas norcoreanas, pero estaban perdiendo terreno y quedándose sin munición para sus armas soviéticas capturadas. Cuando se informó de que muchos de los campesinos habían sido masacrados y que los supervivientes huían a las islas, el mando norteamericano decidió proporcionarles apoyo. Así, menos de seis años después de los días de la Oficina de Servicios Estratégicos (OSS) norteamericana y su destacamento 101 en Birmania, el 202 en China y el 404 en el Sudeste asiático, el Ejército norteamericano se vio nuevamente envuelto en la guerra de guerrillas.

lo que la organización de McGee recibió reconocimiento oficial. Sin embargo, en julio, el Mando de la ONU empezó a negociar con los comunistas y McGee fue llamado a Estados Unidos. Fue un duro golpe para la unidad, pues McGee había hecho que su fuerza considerase como meta última la reconquista de Corea del Norte. Cuando quedó claro que las negociaciones estaban destinadas a la guerra en los frentes vigentes y que no habría liberación para Corea del Norte, la moral de los guerrilleros recibió un golpe devastador.

Aun así, la organización siguió creciendo. En un año, su fuerza aumentó a 21 000 hombres y todas las incursiones en la península desembocaron en nuevos conversos a la causa. Unos pocos sudcoreanos y un puñado de desertores del Ejército chino ampliaron más las filas. Unos 100 norteamericanos fueron enviados como asesores, supervisores y oficiales de logística. El sucesor de McGee como comandante de la UNPIK fue el coronel Jay Vanderpool y, bajo la dirección de este oficial tan extravagante, las operaciones de los partisanos alcanzaron niveles de sofisticación.

Popperfoto

Arriba y abajo, derecha: Los túneles y vías ferroviarias eran objetivos prioritarios de las operaciones de los partisanos. Inferior, izquierda: Antiguos comunistas se estrenan en Cheju antes de unirse a las Fuerzas Armadas sudcoreanas. Inferior: El entrenamiento paracaidista fue esencial para la inserción en las montañas norcoreanas.

Infantería Partisana de la ONU (Corea) 1951–1953

Claves
Bases partisanas
Unidades partisanas
Rutas de infiltración
Base Leopardo
Incursión equipo "Virginia", marzo 1951

También veterano de la Segunda Guerra Mundial, Vanderpool había sido infiltrado en las Filipinas en su submarino al mismo tiempo que McGee había dejado las islas. Mientras dirigía las operaciones guerrilleras contra los japoneses, Vanderpool había adquirido grandes conocimientos y pronto los puso en práctica contra los ejércitos norcoreanos y chinos. Cuando Vanderpool dejó el mando partisano de la ONU en julio de 1952, ya había introducido nuevos métodos operativos y técnicas de transporte en la formación guerrillera.

En una de sus primeras decisiones, Vanderpool empezó a modificar la flota de juncos de los guerrilleros. Pronto, las unidades de seguridad costera norcoreanas que intentaban abordar a presumibles pesqueros se encontraron con sorpresas desagradables. El primer inicio de que algo iba mal llegaba cuando el ruido de las velas o el traqueteo de un pequeño motor de gasolina era repentinamente sustituido por el rugido estridente de un motor diésel de alta velocidad. Entonces, las paredes de la cabina se abatían de pronto y dejaban al descubierto un cañón sin retroceso de 75 mm. Durante meses, la flota de Vanderpool no sólo aumentó su número de embarcaciones capturadas, sino que empezó a aficionarse a los desembarcos y recuperaciones de tropas.



Popperfoto

Popperfoto

A finales de 1951, los oficiales de información de la ONU eran constantemente sorprendidos por la capacidad de los guerrilleros para traerles exactamente el tipo de prisioneros que deseaban. Si la orden era capturar, por ejemplo, a un oficial de control de tiro artillero, los partisanos traían al desolado individuo en unos días. Lo que los interrogadores no sabían era la técnica utilizada. Vanderpool tenía maquinaria textil, y las esposas de los partisanos se dedicaban a confeccionar uniformes enemigos. Los prisioneros eran normalmente seleccionados por un grupo de bloqueo de carreteras vestidos como policía militar norcoreana. La "policía" detenía todo el tráfico con el anuncio –verídico– de que los guerrilleros estaban operando en la zona y que algunos de aquellos canallas vestían uniformes capturados. Aquellos actores partisanos examinaban entonces los documentos de identificación de cada soldado. Cuando encontraban su presa, la detenían para ser interrogada y se dejaba que partiese el resto del convoy.

Sin informar a sus superiores, Vanderpool lanzó sus falsos *fallschirmjäger* a un asalto paracaidista

La empresa de uniformes "de confección" de Vanderpool se le escapó un poco de las manos cuando tomó posesión de un uniforme real de paracaidista alemán de la Segunda Guerra Mundial. Tras conseguir con éxito adquirir numerosos cascos alemanes, el imaginativo coronel hizo que su fábrica de uniformes produjese todo el atuendo de una compañía entera de paracaidistas alemanes. Su oportunidad para sembrar la confusión entre el enemigo llegó cuando el Mando de la ONU ordenó que los partisanos destruyesen una estación de radar situada cerca de la desembocadura del río Yalú, muy cerca de la frontera china. Sin informar a sus superiores, Vanderpool lanzó a sus falsos *fallschirmjäger* a un asalto paracaidista. La instalación fue destruida, pero los partisanos se vieron envueltos en un largo tiroteo con las fuerzas terrestres enemigas, a pesar de sus órdenes de destruir y evacuar la zona. Pocos consiguieron llegar al lugar de extracción y retirarse en los juncos que les esperaban.

En diciembre de 1951, los partisanos habían matado a 9 095 enemigos y capturado unos 385 prisioneros. Habían apresado o destruido unas 800 armas enemigas, incluidas seis piezas de artillería. Un 50 por ciento, contra el fuego naval y un 11 por ciento contra el sistema de transporte norcoreano. En esto último de sus esfuerzos se dirigió contra las tropas enemigas, un 14 por ciento consiguieron la destrucción de unos 40 camiones, 28 embarcaciones y 120 carros de suministros. Habían demolido 12 puentes ferroviarios y 12 túneles. Desgraciadamente, la mayoría de sus esfuerzos se habían concentrado en la porción occidental de la provincia de Hwanghae, a considerable distancia de las principales rutas de abastecimiento enemigas. Además, la concentración de tropas enemigas era un empleo de recursos muy sospechoso contra un enemigo que tenía una fuente aparentemente inagotable de hombres. Estaba claro que había varias imperfecciones en la creciente operación. En primer lugar, había una coordinación defectuosa entre mando y control. El empleo de paracaidistas, el transporte aéreo y la actividad terrestre



Camera Press

CORTAR LA LÍNEA

En marzo de 1951, el capitán Ellery Anderson, un ex oficial del SAS británico que servía con la Brigada de la Commonwealth y había sido trasladado para entrenar al elemento paracaidista del movimiento guerrillero, dirigió a un pequeño grupo de coreanos y norteamericanos en la primera de dos operaciones aerotransportadas. La Fuerza Aérea de Estados Unidos había estado intentando bloquear la línea ferroviaria entre Wonson y Koson con bombardeos, pero los norcoreanos se habían convertido en maestros de la reparación rápida de ferrocarriles. Los pilotos que informaban sobre una línea destruida quedaban asombrados al enterarse de que estaba de nuevo abierta a la noche siguiente. Finalmente se decidió a atacarla por tierra. Lanzado desde un transporte C-47 en la fría noche norcoreana, el equipo llegó a tierra a cierta distancia del objetivo. Incapaces de enterrar sus paracaídas en el suelo congelado, los hombres se reagruparon rápidamente y marcharon campo a través. Llegaron a su meta al amanecer y Anderson la mantuvo bajo vigilancia hasta el ocaso, en que empezó a mover a sus hombres cuidadosamente. En la creciente oscuridad, Anderson se dio cuenta de que su equipo tenía una gran oportunidad para cumplir lo que toneladas de bombas de la USAF no habían conseguido. Anderson supervisó la colocación de dos pequeñas cargas de demolición de 22 kg en un túnel y sus espoletas de presión bajo la propia vía. Después de amanecer, cuando ya el equipo se había alejado considerablemente del lugar, se oyó un tren que se acercaba al túnel. Retrasaron su retirada y pudieron oír el rugido sordo de un descarrilamiento en el túnel, la pesadilla de cualquier equipo de reparación ferroviaria. Los hombres de Anderson, denominados "Virginia", fueron recogidos por helicópteros y la línea Wonson-Koson quedó fuera de servicio durante las semanas siguientes.

exigen un mando conjunto para el esfuerzo coordinado y efectivo. Los guerrilleros no eran controlados ni siquiera por un mando del Ejército: su jefe natural era un simple elemento de estado mayor. En segundo lugar, Matthew Ridgway, uno de los más grandes soldados norteamericanos, ni siquiera fue informado del proyecto. (Esto lo confirmó el propio general en enero de 1987.) Por ello, no había un mando real. Finalmente, la ausencia de la meta de reconquistar Corea del Norte condicionó el nivel de apoyo que los guerrilleros podían esperar para cuando operasen en la península.

A pesar de estos problemas, los partisanos eran lo bastante eficaces como para preocupar realmente a los norcoreanos y a los chinos. A comienzos de 1952, el enemigo lanzó numerosas operaciones para eliminarles. Por ejemplo, una fuerza a nivel de regimiento fue enviada en un ataque sobre la isla partisana de Soui-do. Durante ciertos días del mes, la marea retrocede dejando al descubierto un brazo de tierra que hace de puente entre la península y la isla. Los guerrilleros, como precaución contra un ataque sobre este sector, habían enterrado 247 litros de *napalm* y minas detonables por cable en las cercanías. Cuando los comunistas se abrieron paso hacia la isla por la noche, los partisanos simplemente esperaron hasta que sus defensas fuesen rebasadas y entonces, tras pedir cobertura aérea, descargaron su potencia de fuego. Los norcoreanos siguieron avanzando. Cuando por fin llegó el apoyo aéreo, la batalla terminó. Las fotografías aéreas tomadas a la luz de las bengalas fueron examinadas al día siguiente y se contaron los cuerpos de unos 3 000 soldados enemigos.

El alto el fuego llegó en julio de 1953. La última cifra partisana ascendía a 69 000 enemigos muertos, 950 prisioneros, 5 000 armas capturadas, 80 puentes y unos 2 700 vehículos destruidos. Otros dudaron sobre tales cifras. Un oficial norteamericano de los partisanos resumió así el caso 30 años después, diciendo: "Sus cifras eran casi tan precisas como las nuestras". Algunos dijeron que los recursos empleados en el esfuerzo partisano no merecieron la pena. Una verdadera valoración compararía la UNPIK con las fuerzas convencionales de Corea. Ambas intentaron conquistar Corea del Norte y fracasaron. Al final, ambas fuerzas se dedicaron al desgaste, y el éxito en este tipo de guerra se mide por el número de enemigos que han quedado, no por los que han matado.

Sólo 12 000 partisanos con sus familias optaron por unirse al Ejército sudcoreano después de la guerra. Algunos desaparecieron en las calles de Seúl, otros volvieron a Corea del Norte y se arriesgaron a ser capturados mientras buscaban a sus familias, mientras que otros se negaron a reconocer el alto el fuego y siguieron con su batalla contra Kim Il Sung, el líder norcoreano.

Mirando atrás, quizá todo parezca inútil, pues no hay paz en Corea, sólo un desasosegado armisticio. Pero tampoco hay guerra y, aunque Kim Il Sung ha declarado a menudo que sus legiones atacarán una vez más el Sur, durante 30 años no han conseguido hacerlo. Sabe que la República de Corea está defendida por los norteamericanos y por el Ejército sudcoreano. También puede que tema que su propio pueblo, dada la ocasión, apoyaría a sus enemigos como lo hicieron sus padres. Si es necesario, la República de Corea y sus aliados podrían una vez más producir soldados tan profesionales como McGee, Anderson y Vanderpool para dirigir el desquite. Y finalmente, los veteranos de la Guardia Costera norcoreana podrían tener ciertos recuerdos cuando viesen algún junco de apariencia inocente navegando hacia la costa.

Abajo: Con aspecto de un inocente pesquero coreano, esta embarcación fue utilizada por la Unidad Partisana 11 en misiones de transporte entre las bases insulares y la Corea continental. Armadas con cañones sin retroceso, estas embarcaciones podían inflingir daños fatales a las patrullas norcoreanas que las interceptasen, siempre que no se perdiese el factor sorpresa antes de acercarse para el abordaje. Inferior: Tras un agotador entrenamiento, un batallón de la Infantería Partisana de las Naciones Unidas formado durante la ceremonia de su incorporación al Ejército de la República de Corea.



Soldado de la Infantería Partisana de las Naciones Unidas, Corea, 1952

El uniforme y equipo de este soldado son norteamericanos y de la Segunda Guerra Mundial. Su camisa y pantalones son del uniforme verde oliva para la jungla, con una gorra del mismo color, un cinturón con pistolera norteamericano y botas de combate. Su arma es la pistola semiautomática Browning M1911 de 9 mm.

Rod Paschall

Rod Paschall

SOLDADOS SUBACUATICOS


Hugh McManners



Hugh McManners

Hugh McManners

Hugh McManners

Hugh McManners



Fieles a su lema ("Ubicuos"), los buceadores de combate de los Ingenieros Reales británicos están preparados para operar en todo tipo de ambientes submarinos

El lema de los Ingenieros Reales es "Ubicuos", término que refleja sus trabajos de ingeniería bajo el agua, además de en tierra. Los Ingenieros Reales se dedican a labores submarinas desde 1838 y fueron la primera unidad militar o naval del mundo en reconocer la importancia y potencial de la capacidad de trabajar debajo del agua. Hoy en día, seleccionan y entrenan a los buceadores del Ejército británico; los equipos de operaciones anfibias de la 148.º Batería Comando de Observación Avanzada de la Artillería Real; a cierto número de hombres de los Reales Ingenieros Eléctricos y Mecánicos (REME) que se ocupan del vadeo de ríos con carros de combate en caso de derrumbes; y a sus propios equipos de expertos en ingeniería y reconocimiento bajo el agua.

Los submarinistas de los Ingenieros Reales llevan a cabo tareas artesanas y de ingeniería de combate, y también son responsables de la desactivación de bombas bajo el agua. En operaciones, utilizan minas para crear obstáculos submarinos en puntos de vadeo de vehículos, destruyen puentes y embarcaderos, pilares y compuertas, detectan y eliminan minas y obstáculos, reconocen el fondo de ríos, canales y playas para calibrar las corrientes y peligros para un desembarco o un cruce. Los equipos de zapadores pontoneros necesitan la presencia de submarinistas para ayudar en el emplazamiento y destrucción de puentes. El peligro de sabotaje enemigo en los muros, cierres, esclusas y diques de los embarcaderos exige que los submarinistas pasen largos períodos sumergidos, buscando tales amenazas bajo el agua. Las tareas artesanas incluyen la reparación de buques y equipos portuarios, la construcción de malecones y la provisión de equipo costero de conducción de agua y combustible. En la paz, los zapadores submarinistas ayudan a la policía y a las autoridades civiles en una amplia gama de tareas, desde la búsqueda de armas y víctimas en un asesinato a la demolición de restos de buques o recuperación de aviones estrellados o vehículos robados. Los equipos de zapadores submarinistas también operan en Irlanda del Norte, donde su principal función es la de buscar explosivos, cadáveres o armas. Desempeñaron un papel activo en el conflicto de las Malvinas de 1982 y han estado ocupados desde entonces en las islas, reparando malecones e instalaciones portuarias dañadas.

El submarinismo es frío, sucio y peligroso, y exige una gran preparación física y mucha determinación. No todos tienen las aptitudes físicas y mentales necesarias. El submarinismo militar tiene lugar invariablemente en condiciones en las que la visión del buceador es extremadamente restringida. No puede ver su propia mano delante de su rostro en medio de un torbellino de barro marrón-verdoso mientras trabajaba. El frío y la presión del agua a grandes profundidades hacen del manejo de las herramientas una durísima labor. Las operaciones de llenar y colocar sacos de arena bajo el agua y el manejo del pesado roturador hidráulico (una especie de taladradora de rocas) son bajo el agua varias veces más difíciles que en tierra. Más aún, exigen unas técnicas completamente diferentes que sólo se pueden aprender mediante la experiencia.

Cuando están bajo el agua, los submarinistas dependen en gran medida de sus colegas en la superficie. Cualquier descuido o un ligero error pueden ser fatales. La combinación de inteligencia, fiabilidad, paciencia, determinación y dureza es rara, y la selección del hombre correcto para este trabajo se debe hacer con mucho cuidado. El suboficial Bill Wallace, antiguo miembro de la 148.ª Batería

Submarinistas en fase de aprendizaje ensayan una operación naval en respuesta a un ataque de buceadores de combate. En el sentido de las agujas del reloj, a partir de la fotografía inferior izquierda: un ejercicio de rutina es interrumpido de pronto por la orden impartida por el instructor, y los submarinistas tienen tres minutos para ponerse los trajes de inmersión y formar, listos para entrar en acción. (izquierda).

Comando de Observación Avanzada y actualmente en el Cuerpo de Preparación Física del Ejército, es responsable de los cursos de submarinismo de tres días que todos los futuros buceadores del Ejército deben aprobar antes de permitírseles iniciar el entrenamiento básico de submarinismo. El proceso empieza con un profundo examen médico. Este incluye una revisión dental: a grandes profundidades, el aire comprimido puede entrar en el nervio y la muela causando un dolor agónico al expandirse durante el ascenso. "No buscamos superhombres", explica Wallace, "sólo el tipo de sujeto que pueda reaccionar de modo inteligente bajo presión. Evidentemente si no tiene una predisposición mental suficiente para empezar, no podemos adiestrarle."

La presión es constante, empezando con PT y pasando al febril ritmo de una "Difícil", nombre de la operación en la que los submarinistas de la Armada Real se preparan para revisar el casco de su buque en busca de minas o buceadores de combate enemigos. Cuando los instructores gritan la palabra "Difícil", los candidatos se lanzan al cobertizo para cambiarse. Tienen tres minutos para quitarse sus ropas de combate y colocarse el equipo de inmersión completo. Este procedimiento se hará muy familiar para los hombres durante su entrenamiento básico de submarinismo.

"Me da un poco de miedo; de hecho, nunca se puede estar seguro de que hayan comprendido por completo la física de la inmersión"

Los pesados trajes de goma son calurosos y desagradables, y cualquiera que sea incapaz de trabajar llevando este equipo en tierra no podrá sobrevivir bajo el agua; a este calor sigue el frío helado del agua que se cala por los cierres del cuello y los puños, y el cuerpo se comprime a profundidades superiores a 15 m. Carreras en ríos fangosos en marea baja, combinadas con la natación, ponen a prueba la habilidad del candidato para resistir la constante incomodidad de la inmersión. Bill Wallace lleva a cabo un proceso inicial de selección muy serio:

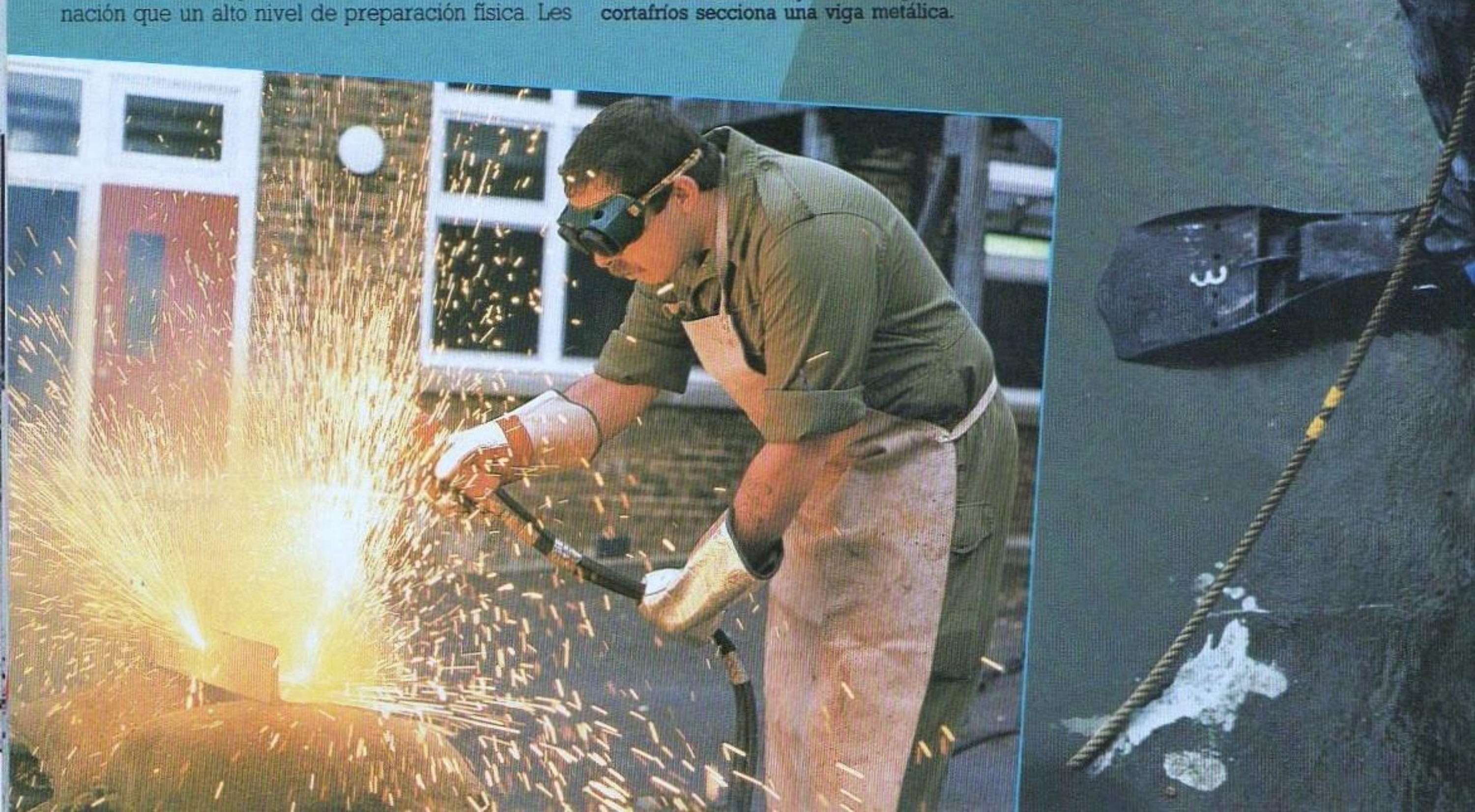
"En el curso de aptitud valoramos más la determinación que un alto nivel de preparación física. Les enseñamos los secretos de la inmersión y cómo funciona el equipo antes de lanzarlos a las frías y fangosas aguas. Esto me da un poco de miedo; de hecho, nunca se puede estar seguro de que hayan comprendido por completo la física de la inmersión. Es una apuesta peligrosa. Alguien que parezca inseguro o que no nos satisfaga es apartado del curso al momento."

La mitad de los candidatos que empiezan el curso de aptitud no lo terminan.

Para quienes lo aprueban, hay tres niveles de entrenamiento de submarinismo en el Ejército; el de Equipos Autónomos del Ejército (ACAD) básico; el submarinista profesional experto (el Submarinista Avanzado del Ejército o ADD); y el Supervisor de Submarinismo del Ejército (ADS). Los buceadores emplean equipos autónomos hasta su límite máximo, hasta 55 m, con una profundidad del trabajo normal de 35 m. El entrenamiento combina el esfuerzo físico, clases teóricas intensivas y largas y heladas horas bajo el agua practicando todo lo que se ha aprendido durante el curso. Los submarinistas necesitan desarrollar sistemas cardiovasculares eficientes que puedan aprovechar al máximo el aire disponible. Los corazones y pulmones aumentan de tamaño conforme los estudiantes pasan más y más tiempo sumergiéndose. Al PT normal en tierra acompaña un "PT mojado", en el agua. Aquí, los submarinistas ganan confianza y familiaridad con su equipo, nadando con él largas distancias y saltando desde buques o embarcaderos.

El curso básico dura seis semanas, tras las que el submarinista es capaz de utilizar una amplia gama de herramientas a profundidades de 18 m y lleva una insignia en el casco de inmersión con las iniciales SW, que indican "*shallow water*" (aguas poco profun-

Derecha: El peso en seco de la unidad de aire comprimido de dos botellas Aquarius es de unos 20 kg y se necesita ayuda para ponérsela. **Arriba, derecha:** El suboficial Bill Wallace enseña los procedimientos de preinmersión y revisión de equipos. **Extremo derecho:** La exploración bajo el agua es más fácil con una cámara de vídeo con proyector incorporado. **Abajo, derecha:** Se dispone de una cámara móvil de descompresión por si algún buceador sufre un ataque de aeroembolia. **Abajo:** Las chispas saltan cuando un cortafríos secciona una viga metálica.





CENTRO DE BUCEO DE LOS REALES INGENIEROS

Los miembros del Cuerpo de Ingenieros Reales comenzaron a practicar el submarinismo ya en 1838, cuando el coronel Pasley, que era comandante de la Academia Militar de Woolwich e inventor del detonador eléctrico, experimentó con los aparatos de inmersión Seibe y Gorman, y se convirtió en el primer submarinista militar del mundo. En 1839, los buceadores de Pasley llevaron a cabo la eliminación con explosivos de restos de barcos en el puerto de Portsmouth y el muelle de Chatham. Durante las operaciones con los restos del *Royal George* en Portsmouth, destruyeron accidentalmente parte del pecio del buque de guerra de Enrique VIII, el *Mary Rose*, que más de un siglo después sería recuperado por una nueva generación de zapadores submarinistas. El Servicio de Minado Submarino de los Ingenieros Reales se creó en 1871 para trabajar en los muelles de todo el mundo. Muchas vidas se perdieron por descompresión y fallos de las primeras versiones del aparato de inmersión Standard, con su enorme casco de cobre, sus botas de plomo y su traje recauchutado. En 1905, la Armada Real tomó a su cargo muchas de las misiones de submarinismo en muelles, y los Ingenieros Reales ampliaron sus operaciones para incluir las aguas interiores.

Durante la Segunda Guerra Mundial, los zapadores submarinistas proporcionaron equipos de limpieza de playas para el desembarco de Normandía y ayudaron en la construcción de puertos Mulberry y en la reparación de muelles dañados por bombardeos.

La unidad de Submarinismo de los Ingenieros Reales se formó en Marchwood en 1963, con un ala en Kiel, Alemania. El Centro de Submarinismo de los Ingenieros Reales (REDE) se creó en 1977 y, desde entonces, se ha trasladado de Marchwood al HMS *Vernon.*



das). En realidad, todos los submarinistas del Ejército saben que viene de "*shark wrestler*" (luchador contra tiburones). El curso avanzado dura otras ocho semanas, tras el que el candidato es capaz de sumergirse y trabajar a más profundidad (35 m normalmente, y hasta un máximo de 55 m con permiso especial). Para entonces, el nivel de preparación especialista y de uso de herramientas más sofisticadas ha aumentado considerablemente. Los Submarinistas Avanzados son los artesanos profesionales del Ejército, capaces de utilizar varios tipos distintos de equipos de inmersión; el reglamentario Aquarius de dos botellas, el Aga Divator para espacios muy confinados en aguas nocivas, el Kirby Morgan Bandmak conectado a la superficie, además del equipo normal de buceo.

Los equipos de buceadores de la unidad de los Ingenieros Reales poseen una amplia gama de medios a su disposición, como compresores de aire para recargar las botellas y dispositivos de corte subacuático. Éstos incluyen el equipo portátil de oxígeno/hidrógeno Vixen, el cortafríos electrónico Boco y el cable Kerry. Las herramientas hidráulicas funcionan con un motor Hopkins que produce un flujo variable de aceite en un circuito cerrado, y entre ellas están los roturadores de hormigón, las taladradoras de rocas, las barrenas de madera, las sierras mecánicas y las pulidoras. Los remachadores eléctricos pueden abrir agujeros en plancha de acero de 2,5 cm de espesor o hundir profundamente pernos pesados en el casco de los buques para que las planchas queden bien atornilladas y soldadas.

El último nivel de experiencia lo proporciona el curso de Supervisores: tres semanas de trabajo en clase, estudio nocturno y la fructífera realización de varias tareas de inmersión muy complicadas. Las continuas inmersiones hacen necesario un intrincado horario de descompresiones. Cualquier error del supervisor en las matemáticas de la inmersión haría que un submarinista sufriese la agonía de fuertes

dolores que, sin tratamiento instantáneo, provocarían su parálisis o muerte.

En servicio, los dolores de la inmersión son raros. Sin embargo, la mayoría de los fines de semana de verano, el supervisor del HMS *Vernon* tendrá que tratar a submarinistas civiles aficionados sometiéndolos a una presión de 18 m en la cámara y suministrándoles oxígeno puro hasta que las burbujas de hidrógeno que provocan los dolores sean eliminados del cuerpo. En 1981, el sargento especialista Tony Liddicoar salvó la vida de un antiguo submarinista profesional de Nueva Orleans que sufrió una fuerte aeroembolia cuando estaba de vacaciones en Belice: allí no hay cámaras de descompresión. En el hospital local ya le había administrado la Extremaunción. El paciente fue llevado en avión a la isleta de San Jorge, después de tres kilómetros mar adentro en un bote hinchable y posteriormente bajado en una silla a 30 m de profundidad durante dos horas. El sargento Liddicoat permaneció junto a él, cambiando las botellas de aire a pesar de la presencia constante de tiburones. Fue necesario repetir el tratamiento cuando se reprodujeron los síntomas. Esta vez tuvieron que enfrentarse a una tormenta tropical mientras permanecían sumergidos durante unas siete horas.

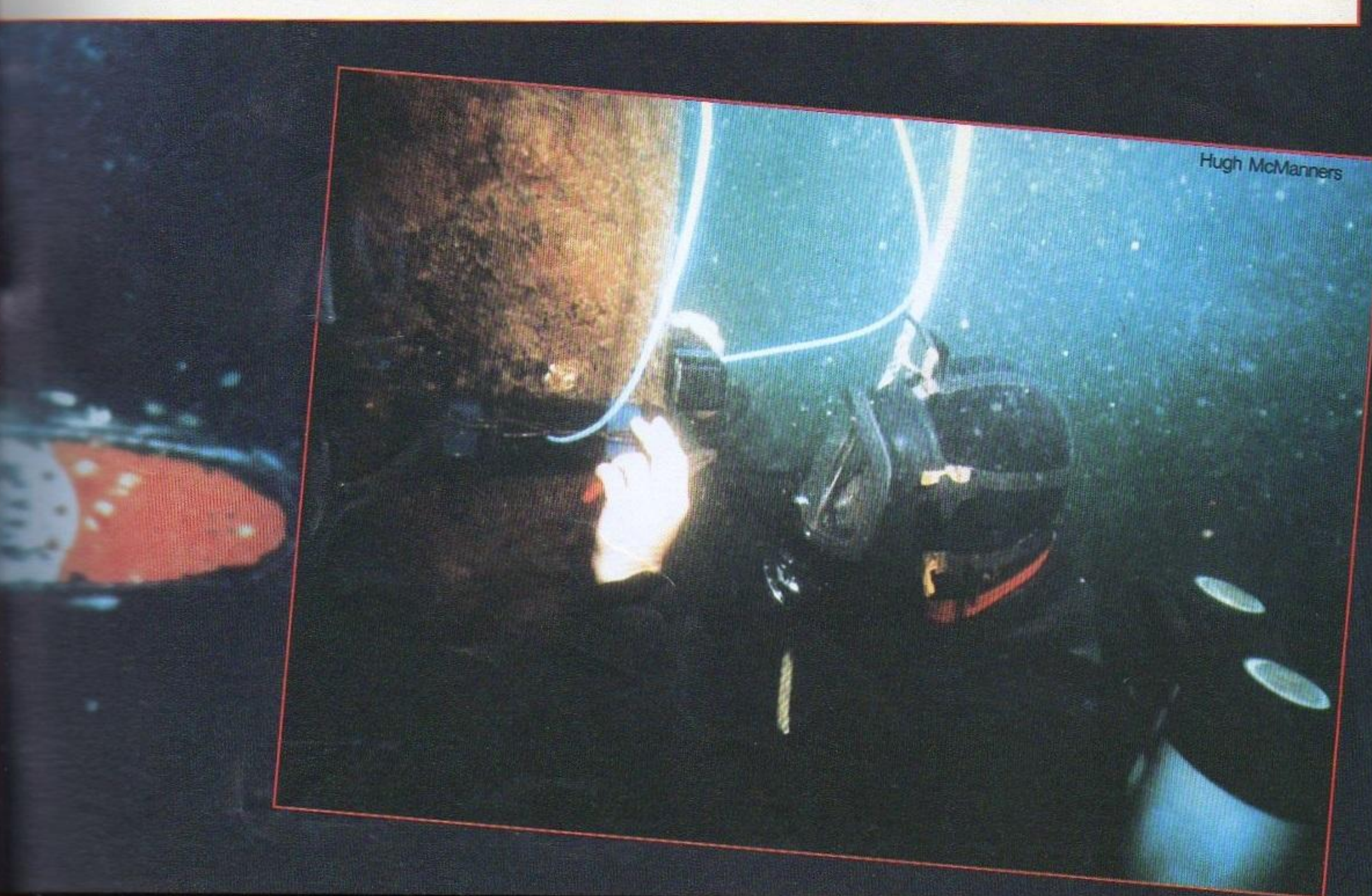
Las manos se agarrotan rápidamente y las máscaras se empañan

Las inmersiones de los zapadores tiene lugar en condiciones extremas de temperatura; desde el calor de los trópicos hasta el punzante invierno ártico de Noruega. Haberse acostumbrado a los diferentes tipos de equipos de inmersión en las sesiones de entrenamiento resulta muy útil cuando los buceadores se ven obligados a trabajar muy duro en aguas tropicales demasiado sucias para poder llevar trajes más cómodos. El submarinismo en aguas árticas tiene el problema de mantener la temperatura del cuerpo, no cuando se está sumergido sino fuera del agua. La temperatura exterior puede ser 15 ó 20 grados inferior a la del agua, y el factor viento aumenta aún más esta diferencia. Las manos se agarrotan rápidamente y las escafandras se empañan, por lo que hay que tener en ellas algo de agua para mantenerlas limpias. El instructor jefe capitán Henry Morgan compara el constante "oleaje" de esta agua en el interior de la máscara a "un salmón congelado que te estuviese dando coletazos constantemente en la cara."

Los zapadores submarinistas exploran costas heladas y fondeaderos árticos en busca de minas y trampas, o para colocarlas ellos mismos como barrera defensiva oculta. La inmersión bajo el hielo, unido a la superficie sólo por un cable de salvamento es, en palabras de Morgan, "una experiencia realmente espantosa". En las operaciones anfibias, los zapadores submarinistas son una componente esencial en los atestados fondeaderos. Instalan las tuberías de repostaje de carburantes entre los buques y la costa, y anclan las plataformas y las mangueras en el fondo marino. En particular, los inmensos conductos cilíndricos flotantes de combustible someten a una gran tensión a sus anclajes submarinos. Cada uno necesita cinco anclajes distintos, fijados todos en el centro.

Los expertos en desactivación de bombas bajo el agua en los Ingenieros Reales son los hombres del 33.º Regimiento (EOD), estacionados en Chattendene. El regimiento está especializado en la desactivación de bombas de la Segunda Guerra Mundial encontradas en lagos, pantanos y otros lugares acuáticos. En diciembre de 1986 se pidió que investigasen una obstrucción en un sumidero de agua a 12 m de profundidad, en la base del gaseoducto n.º 4 de la Beckton Gas Works, en East Ham. Los submarinistas descubrieron una bomba alemana de 500 kg a la que sólo se podía acceder a través de la esclusa de aire de la

El antiguo traje de buzo (superior, izquierda), que recibe el aire desde la superficie a través de un tubo, sigue utilizándose en la Instalación de Submarinismo de los Ingenieros Reales. Una versión moderna de este tipo de trajes se utiliza durante inmersiones prolongadas en las que las frecuentes subidas para cambiar las botellas de aire pueden interferir en la tarea.
Se emplean varios métodos de eliminar las obstrucciones bajo el agua; las vigas y otros hierros se cortan con sierras mecánicas (abajo, izquierda) mientras que los obstáculos más grandes han de ser destruidos con explosivos (abajo, derecha). Los cabos a los que están atados los submarinistas no son sólo una medida de seguridad para poder tirar de ellos en caso de emergencia, sino que también son un medio de comunicación con la superficie.
Un código de señales basadas en tirones (cortos y largos) facilita la administración de complicados mensajes.


Hugh McManners

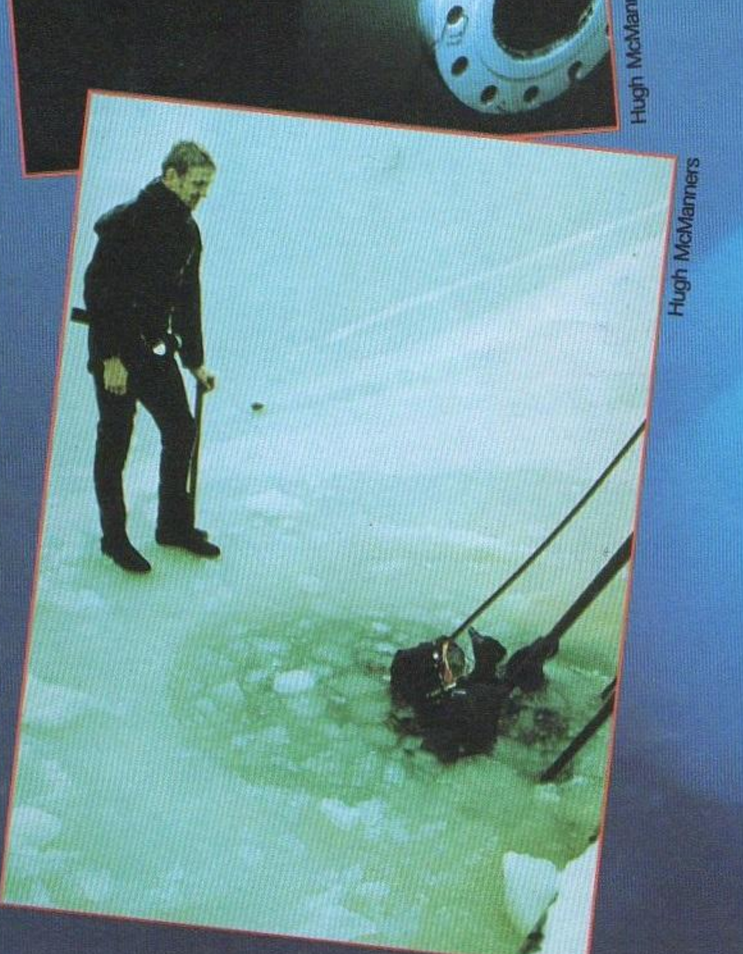
ENTRENAMIENTO DE ZAPADORES

Todos los Ingenieros Reales son entrenados como soldados de infantería y se puede disponer de ellos en tiempos de guerra para formar unidades adicionales de infantería para misiones de refuerzo y reserva. Su trabajo principal, sin embargo, es la ingeniería de combate, que incluye la colocación y limpieza de campos de minas, excavación de trincheras y la construcción de defensas alrededor de las piezas de artillería y áreas de dispersión de los aviones Harrier y la creación y eliminación de obstáculos, puentes y aeródromos. Además de estas tareas de ingeniería de combate y de infantería, todos los zapadores poseen al menos una habilidad artesana, como soldador, albañil, carpintero, mecánico, fontanero, electricista o herrero. Estas habilidades son desarrolladas hasta un nivel muy alto, lo que exige mucho tiempo de preparación. Los zapadores se pueden ofrecer voluntarios para llevar a cabo algún tipo de entrenamiento especializado, como el de comando o paracaidista. Su instrucción básica de infantería y de ingeniería de combate debe ser continua, a pesar de las exigencias de sus capacitaciones adicionales. Los zapadores también son destinados a diversas unidades cada tres años a fin de adquirir la máxima experiencia. Muchos hombres pasan del escuadrón de zapadores paracaidistas (9.° Escuadrón) al de comandos (59.° Escuadrón). El submarinismo es una cualificación especializada particularmente exigente. Su cuidadoso entrenamiento está destinado a facilitar las tareas normales de ingeniería, ya aprendidas por cada ingeniero de combate, a utilizar en todo tipo de contexto submarino.

parte superior del gasómetro. Mediante una silla y una polea, tuvieron que bajar a oscuras hasta la superficie del agua, dentro de la torre de presión. Las muestras tomadas de la bomba fueron sometidas a análisis. Los resultados mostraron que el TNT aún era volátil. Después de que la policía local hubo evacuado la zona, el comandante Robbie Hall y su equipo se sumergieron nuevamente en las negras aguas del gasómetro, subiendo la bomba con la polea y sacándola no sin dificultad a través de la estrecha esclusa de aire situada en lo alto del gasómetro. Casi 12 horas después, la bomba, ya vaciada de su contenido explosivo, fue declarada inofensiva.

Durante el conflicto de las Malvinas, los zapadores submarinistas del 59.° Escuadrón Independiente de los *Royal Engineers* empezaron a trabajar en la isla de Ascensión antes de que la Fuerza Operacional de la *Royal Navy* zarpase para el Atlántico Sur. La amenaza de sabotaje argentino contra los buques de guerra situados en el fondeadero condujo a la operación "Difícil", en la que todos los cascos de los buques fueron inspeccionados en busca de minas adheridas y otros explosivos. Día y noche, el agua era clara y la visibilidad buena. Pero los tubos de suministro y los desperdicios convirtieron a los buques en centro de atracción de grandes bancos de peces ballesta. Los submarinistas con cortes o arañazos al descubierto eran rápidamente rodeados por una nube negra de peces. Se trabajaba durante 19 horas a profundidades de hasta 30 m. El 24 de mayo, tras el desembarco de San Carlos, el teniente Richard Hendicott y su equipo del 59.° Escuadrón Independiente instalaron equipos de repostaje de emergencia EFHE y llevaron a cabo reconocimientos de lugares de desembarco en Puerto San Carlos.

Hugh McManners



Hugh McManners

Los buceadores de la Unidad de Submarinismo de los Ingenieros Reales trabajan en condiciones extremas de temperatura, desde las magnitudes bajo cero de las aguas árticas (inferior, izquierda) a las más cálidas y acogedoras de Solent, donde recientemente participaron en la fructífera tarea de recuperación del buque de guerra *Mary Rose*, de la época de los Tudor.



Cuando se tomó la decisión, en 1980, de recuperar el buque de guerra *Mary Rose* del lecho marino, se llamó a los Ingenieros Reales para que ayudasen. El teniente coronel Peter Chitty, superintendente de los submarinistas del Ejército, planeó la operación de subida y el capitán Jon Branham, inspector de Submarinismo del Ejército, fue nombrado oficial del proyecto. Desempeñó un papel vital en el diseño y construcción de la estructura y cuna de elevación en la que se izó al barco (arriba). Cincuenta y dos zapadores submarinistas trabajaron durante seis meses para encajar el banco de madera en una red de cables e introducirlo en la cuna de tubos de metal construida bajo el agua para subirlo (superior izquierda, abajo).

Durante el ataque del 2 Para en Darwin y Goose Green, una lancha costera de 20 m argentina quedó inmovilizada al habérsele atascado la hélice. Puesto que esa embarcación se había convertido en un obstáculo, el cabo Speak y el soldado Smith se desplazaron inmediatamente al lugar de la batalla para eliminar la obstrucción. Su tarea, complicada por el mal tiempo, les llevó tres horas. También revisaron el pie de un malecón (donde los argentinos habían acumulado grandes cantidades de armas y munición para asegurarse de que estuviesen a salvo), recuperando también varios equipos de radio abandonados. Incluso después de las hostilidades, los zapadores submarinistas continuaron actuando en las Malvinas: instalaron cables y gradas submarinas, revisaron cascos de buques, efectuaron reparaciones básicas, desatascaron hélices, buscaron armas, radios y embarcaciones hundidas, y realizaron tareas generales relacionadas con construcción y mantenimiento de puertos.

Los peores trabajos, a ojos de los propios zapadores submarinistas, son los de exploración de cloacas, una necesidad constante en Irlanda del Norte. El equipo compacto Aga Divator permite a los submarinistas moverse en espacios muy reducidos y les suministra aire a una presión ligeramente por encima de la del fluido que les rodea para impedir el envenenamiento con el agua de la cloaca. Esta búsqueda de armas, explosivos y cadáveres es fría, laboriosa y ardua.

Los submarinistas de los Ingenieros Reales tienen un envidiable palmarés de seguridad. A pesar de la naturaleza peligrosa de su trabajo y el entorno en que éste tiene lugar, desde la Segunda Guerra Mundial sólo se han producido tres muertes atribuibles a la inmersión en este período. El oficial en jefe, teniente coronel Roger Mundy, no se cansa de proponer a los altos mandos que les visitan que se prueben el equipo de inmersión y se den una breve zambullida. Su razón es simple: "De otro modo, es imposible comprender cómo es el trabajo de un submarinista."

Las misiones de abastecimiento realizadas sobre los Balcanes por el 148.° Escuadrón (Misiones Especiales) de la RAF constituyeron un cordón umbilical para los partisanos yugoslavos

La tarea de los escuadrones de "Misiones Especiales" de la Real Fuerza Aérea (RAF) británica en la Segunda Guerra Mundial consistía en abastecer a los movimientos de resistencia aliados con armas, munición, alimentos y agentes secretos necesarios para hacer su guerra encubierta contra el Eje. El trabajo era muy peligroso: los lanzamientos en paracaídas se hacían a baja cota y los aviones eran muy vulnerables al fuego antiaéreo y de ametralladoras. Los más conocidos de estos escuadrones fueron quizás el 138.° y el 161.°, famosos por el lanzamiento de agentes desde aviones Lysander en la Francia ocupada. Pero este tipo de unidades operaban en otros escenarios de la guerra, y el 4 de enero de 1944, el 148.° Escuadrón de la RAF tuvo el honor de convertirse en escuadrón de Misiones Especiales. A finales de enero se desplazaron a Brindisi, en Italia, y se prepararon para operaciones de abastecimiento en Polonia, el norte de Italia, los Balcanes y Grecia.

El traslado a Brindisi puso al 148.° Escuadrón bajo el control de la 334.° ALA. Sin embargo, el grueso de las operaciones en los Balcanes fueron efectuadas por el 62.° Grupo norteamericano y sus aviones C-47 Dakota, que eran más adecuados que los Halifax del 148.° Escuadrón para viajes cortos. Para dar al escuadrón una mejor capacidad operativa sobre distancias cortas, se formó una patrulla con aviones Lysander. Bautizada Patrulla C, estuvo mandada por el teniente de patrulla Vaughan-Fowler, un veterano de las operaciones con Lysander realizadas por el 161.° Escuadrón desde Tempsford, en Inglaterra.

Las fuerzas partisanas necesitaban vehículos y, en abril de 1944, el escuadrón intentó desarrollar una técnica para lanzar en paracaídas un *jeep* desde un Halifax. Las compuertas de la bodega de bombas se abrían y el *jeep* quedaba suspendido de la misma. Sin embargo, la posibilidad de que el vehículo dañase al avión al engancharse durante la caída, hizo que el proyecto se cancelase.

El 7 de abril, el oficial en jefe de la 334.ª Ala, el capitán de grupo Rankin, tomó parte en su primera operación como comandante de un avión. Su objetivo era Durazzo, Albania, y en mayo se organizaron muchas más operaciones contra objetivos yugoslavos y griegos. El alcance del Halifax permitía el transporte de unos 5 000 kg de pertrechos, pues sólo se necesitaba un mínimo de combustible para cada viaje. Sin embargo, la desgracia se cebó en el escuadrón, pues Rankin se estrelló en su Halifax durante el despegue. El avión ardió por completo, pero todos los tripulantes consiguieron escapar excepto el ingeniero de vuelo, el sargento Martin, que quedó malherido, con una pierna rota.

Durante los suministros nocturnos, el tripulante que, en principio, arriesgaba más era el especialista de lanzamiento. Operando en una total oscuridad a fin de asegurarse que ninguna luz surgiese del avión cuando se abriese la bodega de bombas, estaba obligado a sujetarse al avión mediante una cuerda. Al encenderse la luz verde, se lanzaban las cargas con paracaídas lo más rápidamente posible. Un buen especialista, ayudado por el operador de radio, podía lanzar media tonelada de suministros en tres segundos.

El trayecto hasta el punto de lanzamiento lo controlaba el bombardero. El Halifax iniciaba su pasada sobre el objetivo con las compuertas de bombas abiertas, los *flap* parcialmente bajados y los motores a muy poca potencia. Mientras el bombardero daba instrucciones, el piloto indicaba finalmente al es-

Armas para los partisanos yugoslavos son introducidas en contenedores (derecha) para ser posteriormente cargadas en la bodega de bombas de una Halifax (abajo). En vuelo a baja cota sobre una zona de lanzamiento marcada con humo (centro, derecha), el piloto se dispone a abrir las compuertas de la bodega (inferior, derecha).



IWM

CORDON UMBILICAL

pecialista cuándo debía lanzar los contenedores de la bodega de bombas. La altura de lanzamiento estaba fijada entre 150 m y 250 m ya que, por debajo de ella, los paracaídas no tenían tiempo suficiente de abrirse y, por encima de los 250 m, se perdía precisión. El artillero de cola actuaba como observador, informando si los contenedores habían caído dentro o fuera de la zona indicada. En el desarrollo de las técnicas de lanzamiento el escuadrón debía mucho al oficial de vuelo Guest, que había obtenido una valiosa experiencia en el curso de 82 misiones y un total de 615 horas de operaciones.

Al final de mayo de 1944, la zona de máxima prioridad era Yugoslavia. El escuadrón fue informado de que los alemanes habían montado una gran ofensiva destinada a eliminar el cuartel general del mariscal Tito cerca de la costa, y que se producían encarnizados combates en su defensa. Se necesitó un

IWM

IWM

IWM



148.° ESCUADRÓN

Formado en Andover, Hampshire, el 10 de febrero de 1918 y equipado con bombarderos F.E.2b, el 148.° Escuadrón de la RAF se trasladó a Francia en abril de ese año para efectuar operaciones nocturnas contra aeródromos y terminales ferroviarias alemanes. Tras un corto pero fructífero período de combate, durante el que ganó cuatro DFC y un DFM, el 148.° Escuadrón volvió a Gran Bretaña el 17 de febrero de 1919 y fue disuelto el 30 de junio. Hasta el 7 de junio de 1937 no se volvió a formar el 148.° Escuadrón, esta vez como unidad de bombarderos medios de largo alcance equipada con el Wellsley, un avión recién diseñado por Barnes Wallis. Este aparato fue sucesivamente sustituido por los Heyford, Wellington y Anson. Tras otra disolución en abril de 1940, el escuadrón fue condecorado con la Cruz de San Jorge por rescatar a un hombre de un avión en llamas. Trasladado al norte de África, desempeñó un importante papel en el apoyo del Octavo Ejército y, desde diciembre de 1940 hasta diciembre de 1942, en que fue nuevamente disuelto de modo temporal, perdió 106 aviones y 206 hombres. Entre las 79 condecoraciones ganadas durante las 2 862 misiones del escuadrón, hubo 29 DFC y 38 DFM.

En marzo de 1943, el escuadrón se volvió a formar y fue equipado con Liberator y Halifax para lanzamiento de suministros en los Balcanes; fue rebautizado como 148.° Escuadrón (Misiones Especiales). Desde enero de 1944, la unidad operó desde Italia en misiones de bombardeo o de abastecimiento de partisanos en Polonia, Grecia y los Balcanes hasta el final de la guerra.

esfuerzo máximo del escuadrón de Misiones Especiales para mantener a los partisanos abastecidos de armas, munición y, sobre todo, alimentos, pues los alemanes habían destruido las cosechas y ganados para matarlos de hambre. El 28 de mayo, Tito pidió



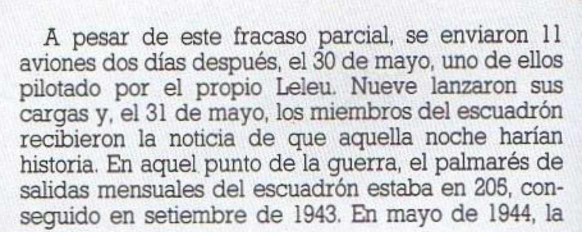
lanzamientos urgentes para ayudar en el bloqueo del avance alemán. De los 13 aviones enviados, 11 consiguieron lanzar los suministros, aunque los alemanes ocuparon después la zona del objetivo.

Otros once aviones lanzaron suministros en un punto situado a 23 km. Los primeros seis aviones lo hicieron según lo requerido, pero cuando el séptimo, tripulado por el oficial piloto Leleu en el Halifax JP 239, empezó a despachar su carga, Leleu vio varios aviones con las luces de navegación encendidas. Debajo, los paracaídas llovían del cielo acompañados de bengalas de colores. Todo señalaba que se estaba produ-



ciendo un asalto aerotransportado, por lo que anuló el lanzamiento y gritó: "¡Vámonos de aquí!". Los cuatro aviones siguientes sólo vieron fuegos aislados en la zona de lanzamiento y, al no recibir ninguna comunicación de tierra, llevaron sus cargas de vuelta, a la base.

Derecha: Los sargentos de patrulla Stewart y Short empujan sacos de lona con suministros a través de la escotilla del fuselaje. Fotografía principal y abajo, derecha: La apertura de los paracaídas era una agradable visión para los ansiosos partisanos que esperaban. Las condiciones de vuelo durante el día en esta zona de los Balcanes eran a menudo peligrosas, con frecuentes tormentas y serias turbulencias provocadas por el choque de corrientes cálidas procedentes del mar y el aire frío de las montañas. El éxito de las operaciones realizadas por el 148.º Escuadrón fue un tributo a la calidad de sus pilotos.



A pesar de este fracaso parcial, se enviaron 11 aviones dos días después, el 30 de mayo, uno de ellos pilotado por el propio Leleu. Nueve lanzaron sus cargas y, el 31 de mayo, los miembros del escuadrón recibieron la noticia de que aquella noche harían historia. En aquel punto de la guerra, el palmarés de salidas mensuales del escuadrón estaba en 205, conseguido en setiembre de 1943. En mayo de 1944, la

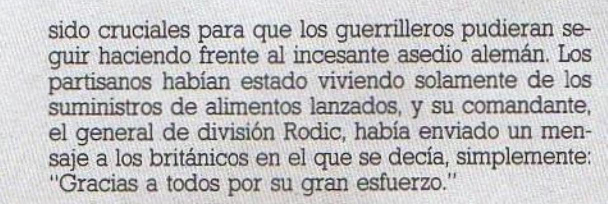


unidad había realizado 196 salidas y, si los 13 aviones del escuadrón volaban aquella noche, se batiría el récord. Asimismo, la plusmarca de peso total lanzado en un mes era de 284 toneladas, conseguido en agosto de 1943. El 148.º Escuadrón había lanzado 272 toneladas aquel mes, con la perspectiva de lanzar otras 25 aquella noche.

Las perspectivas se cumplieron y el mariscal del aire Slessor, comandante en jefe en funciones de las Fuerzas Aéreas Aliadas del Mediterráneo, envió un mensaje, felicitándolos por su excelente actuación en las misiones de abastecimiento, que terminaba diciendo: "Bien hecho. ¡Seguid así!". El 1 de junio se formó la Fuerza Aérea de los Balcanes, dedicada específicamente a la tarea de abastecimiento de los partisanos de Tito. El 12 de junio se supo que los lanzamientos de la noche del 28 al 29 de mayo habían



El Handley Page Halifax MK II Serie 1A (arriba) introdujo una proa de plexiglás mucho más aerodinámica y unas grandes derivas rectangulares que mejoraban la estabilidad y que, a partir de entonces, se normalizaron en todos los Halifax. Estaba propulsado por cuatro motores Merlin XXII de 1 390 hp que aumentaban su velocidad de crucero en 30 km/h, hasta los 350 km/h. Las letras FS revelan que este aparato estaba adscrito a las Misiones Especiales.



sido cruciales para que los guerrilleros pudieran seguir haciendo frente al incesante asedio alemán. Los partisanos habían estado viviendo solamente de los suministros de alimentos lanzados, y su comandante, el general de división Rodic, había enviado un mensaje a los británicos en el que se decía, simplemente: "Gracias a todos por su gran esfuerzo."


IWM
148.º Escuadrón de la RAF
Balcanes, ene. 1944-feb. 1945
Clayton
Trieste
Zagreb
Icarus
Flotsam
Cazma
Daruvar
Mrkopalj
Sisak
Harangue
Fungus
RUMANIA
Nacmis
Belgrado
Toffe
Agate
Ballinclay
Relator
MAR ADRIÁTICO
YUGOSLAVIA
BULGARIA
Sofía
Rakeoff
ITALIA
Durazzo
Tirana
Bari
Brindisi
ALBANIA
GRECIA
Claves
Base del 148.º Escuadrón
Zonas de lanzamiento
IWM

EL LEVANTAMIENTO DE VARSOVIA

El 1 de agosto de 1944, mientras el Ejército Rojo entraba en Praga, un suburbio de Varsovia, el Ejército Nacional polaco, dirigido por el general Bor-Korovki, se levantó y aseguró grandes zonas de la ciudad frente a las fuerzas alemanas ocupantes. Al contrario de lo que esperaban los polacos, los soviéticos no hicieron ningún esfuerzo por cruzar el río Vístula y apoyar la rebelión, y pronto el Ejército Nacional cargó con el peso de una campaña feroz de las unidades de las SS para recuperar Varsovia. Sin la ayuda soviética, se agotó rápidamente la munición y otros suministros necesarios. Para colmo de males, los soviéticos se negaron a permitir a los aviones aliados que aterrizasen en su territorio durante el transcurso de las misiones de abastecimiento, por lo que eran necesarios largos viajes desde bases muy alejadas.

El 4 de agosto, siete de los aviones del 148.º Escuadrón partieron de Bríndisi para efectuar el largo y peligroso vuelo. Uno volvió antes de tiempo, otro se estrelló, otro tuvo éxito y los otros cuatro no consiguieron volver. De vuelta en Bríndisi, sólo un piloto oficial quedaba para dirigir dos vuelos. Se perdió otro avión el 15 de agosto, cuyo piloto fue hecho prisionero. En agosto, el 148.º realizó siete salidas a Varsovia. En total, 100 toneladas de armas y tres millones de proyectiles de munición fueron lanzados en paracaídas pero, debido al fuego en las ciudades, menos de la mitad de los suministros llegaron al Ejército Nacional polaco. De los 24 aviones perdidos en Varsovia, cinco, con sus 35 tripulantes, eran del 148.º Escuadrón.

El 2 de octubre, el Ejército Nacional polaco se rindió. Varsovia estaba en ruinas y cuando el Ejército Rojo tomó por fin la ciudad, en enero de 1945, el 85 por ciento de la misma estaba destruido y la mitad de su población de antes de la guerra, un millón trescientas mil personas, había muerto.

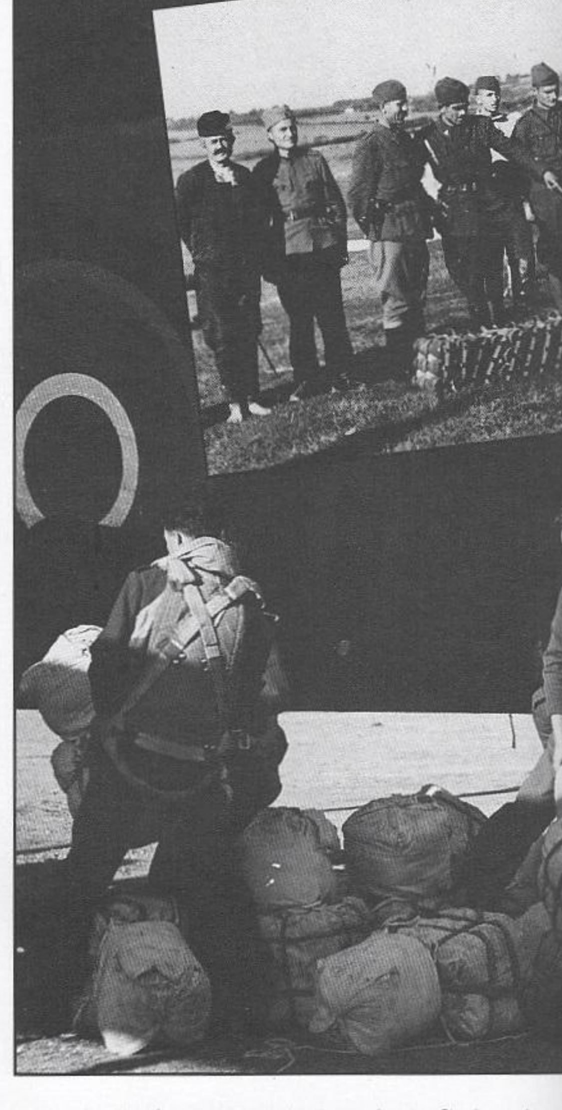
Por entonces, el escuadrón padecía ciertas dificultades causadas por los neumáticos de los aviones, que se agrietaban en el irregular firme de las pistas de Brindisi. La 334.ª Ala oyó que había una partida de neumáticos en Bari y, con gran iniciativa, los hombres consiguieron hurtar 14 de ellos e instalarlos en sus propios aviones. El propietario de los neumáticos, el 204.º Grupo, se enfadó bastante por la fechoría y pidió que se los devolvieran. La única respuesta que recibieron fue del 334.ª Ala y el 148.º Escuadrón: "El espectáculo debe continuar."

En octubre de 1944 se decidió llevar a cabo operaciones diurnas utilizando el "*Sugar*" o "Teléfono-S", un equipo de radio mediante el que un avión podía comunicarse con un agente u operador en tierra. Las misiones de abastecimiento serían dirigidas por un especialista a bordo del primer avión, equipado con el "Teléfono-S", y la primera misión, con éxito, se llevó a término el 18 de noviembre.

Las operaciones del escuadrón sobre los Balcanes no estuvieron exentas de incidentes. El 16 de octubre, el sargento Edwars se estrelló con su Halifax unos 30 m por debajo de la cima de una montaña yugoslava de 1 200 m de altura. Un superviviente del accidente fue el sargento Bromage, quien bajó hasta una aldea partisana y reunió un grupo de rescate. Juntos, ayudaron a otros dos miembros de la tripulación a descender de la montaña y finalmente todos estuvieron a salvo. Bromage pudo desplazarse en un avión a Bari, adonde llegó el 18 de noviembre.

En otro incidente, el sargento de patrulla Uttley se perdió el 5 de noviembre durante una misión en Yugoslavia. El día 8 volvió al escuadrón. Su motor se había incendiado, por lo que arrojó la carga principal y puso rumbo a la costa yugoslava. Tras conseguir amerizar, la tripulación remó en un bote hasta la orilla. Después avistaron un Liberator, dispararon bengalas Very y arrojaron al agua tintes de señalización. El Liberator los vio y permaneció allí hasta que llegó una lancha de salvamento que los recogió.

El "Teléfono-S" dio realmente de sí en diciembre.



El sargento Bromley fue encontrado acribillado a balazos, tiroteado mientras descendía en paracaídas

El día 26 se realizaron seis contactos en Mrkopalj y Grabnovica, Yugoslavia, y todos los lanzamientos que siguieron tuvieron éxito. El sargento de patrulla Brown, que volaba como operador de radio con el "Teléfono-S" junto al oficial piloto Robinson en el Halifax JP 278, informó que la eficacia del lanzamiento se veía aumentada enormemente gracias a las detalladas instruciones que daba el operador en tierra. El día 27, se realizaron tres contactos en Grabnovica y, a pesar de la densa capa de nubes, los lanzamientos tuvieron éxito en un 100 por cien debido al contacto por "Teléfono-S".

El 4 de enero de 1945, el oficial piloto Walker formaba parte de una formación de siete aviones destinados a lanzar suministros y un agente en Yugoslavia. Todos los aviones tuvieron éxito y, tras ver al agente haciendo señales en tierra, Walker se dispuso a efectuar un segundo lanzamiento sobre Sisak, en el norte de Yugoslavia. Sin embargo, en el camino, el avión de Walker fue alcanzado en tres ocasiones por fuego antiáereo, se incendió y la tripulación hizo uso de sus paracaídas. El operador de radio, sargento de patrulla Rowe, fue capturado, y el bombardero, el sargento Bromley, fue encontrado acribillado a balazos, tiroteado mientras descendía. Dos tripulantes más de Walker, los sargentos Breen y Towner, fueron hallados por los partisanos y escoltados a través de las líneas alemanas hasta Cazma, en un viaje de 11 horas. Al día siguiente siguieron hasta Grabnovica, donde permanecieron hasta el 18 de enero, en que un Dakota los llevó a Bari.

El 17 de enero de 1945, se pidió al 148.º Escuadrón que llevase suministros a un campo de prisioneros de guerra en Lazarina, Grecia. Nueve Halifax fueron enviados con suministros médicos, mantas y ropas, pero encontraron una densa capa de nubes desde los 200 a los 3 000 m. Forzados a regresar por el mal tiempo, los aviones volvieron sobre el lugar el día 18, y esta vez cuatro Halifax consiguieron lanzar los suministros desde 150 m entre unos claros de las nubes. Se realizó un segundo lanzamiento el 19, pero el mismo día una formación de 10 Halifax sobre Yugoslavia se topó con un preciso fuego antiaéreo y un avión fue seriamente dañado, resultando el ingeniero de vuelo herido en la cabeza.

Posteriormente, el escuadrón recibió mensajes de agradecimiento por su trabajo. El día 21, el Oficial del Aire en Jefe en Grecia agradeció los lanzamientos sobre Lazarina, y se recibió una carta de uno de los prisioneros, el sargento Kelly, quien les dijo que si sus compañeros se encontraban con esos aviadores les invitarían a todas las pintas de cerveza que quisiesen. El escuadrón respondió diciendo que, de haber sido posible, habrían incluido algunos barriles en los lanzamientos, deseándoles buena suerte y expresando su esperanza en que fuesen liberados pronto.

El día 24, se recibió un mensaje referente al fuego antiaéreo encontrado el 19 de enero. Había sido fuego "aliado", de los soviéticos, y la nota decía:

"Debido a la existencia de esta nueva zona de lanzamiento, habían sido alertados de que no dis-



parasen contra aviones cuatrimotores. A la llegada del primer avión, uno o dos grupos aislados abrieron fuego sobre él y los paracaídas, pensando que eran paracaidistas enemigos. El general Matetic, el comandante soviético, está consternado y pide ser informado de la recuperación del aviador herido."

El 3 de febrero se ordenó a la patrulla de aviones Lysander que recogiese a un aviador herido: la misión se encomendó al suboficial Dalzell. Cuando llegó a la zona indicada, la encontró cubierta de nieve, pero aún así consiguió aterrizar, aunque quedó atascado en el barro. Tras descargar unos 200 kg de suministros, los partisanos liberaron al avión y por fin éste despegó rumbo a Biferno, en el norte de Italia. Tras el lanzamiento de otros suministros, se recibió un mensaje de la zona de combate:

"Intenso ataque enemigo ayer por el norte sobre Daruvan, pero rechazado con éxito. Y ello gracias a su rápida acción en respuesta a nuestra llamada pidiendo granadas de mortero. El enemigo utilizó obuses de 100 mm y artillería."

El día 22, un agente femenino tenía que ser lanzado en Yugoslavia. Esto supuso un problema, pues había escasez de chicas guapas, por lo que se le encargó el trabajo a un honrado capitán casado. Los registros no dicen quién fue este afortunado hombre. El 23 de febrero llegó un mensaje informando al escuadrón de que la agente había llegado a salvo y que se trataba de la oficial de sección Sturnock, de la Fuerza Aérea Auxiliar Femenina. Una vez más, el 148.° Escuadrón demostró que de ningún modo iba a dejar que le hiciesen sombra sus colegas del 138.° y 161.° Escuadrones en la realización de "Misiones Especiales".

Arriba, izquierda: Una tripulación del 148.° Escuadrón se dispone a cargar suministros en su Halifax. Tras el lanzamiento, un grupo de partisanos examina las armas y municiones (superior, izquierda) que los ayudarán a continuar su resistencia frente a los alemanes. Superior: Sobre las afueras de Varsovia, los paracaídas surgen de los contenedores de armas lanzados por el 148.° Escuadrón al sitiado Ejército Nacional polaco durante el levantamiento de Varsovia.

Revitalizado a finales de 1943, el Grupo de Largo Alcance del Desierto demostró ser una excepcional unidad de combate al ser empeñado contra las fuerzas alemanas en los Balcanes

Cinco meses después de que el último hombre del Grupo de Largo Alcance del Desierto (LRDG) abandonase Leros tras la desastrosa campaña en el mar Egeo, que había costado a la unidad su comandante, el brillante Jake Easinsmith, y otros 50 hombres hechos prisioneros, el LRDG reemprendió las operaciones contra las fuerzas alemanas. A las 21,50 horas del 30 de mayo de 1944, la Patrulla S rodesiana, mandada por el alférez C.J.D. "Jacko" Jackson, saltó al oscuro cielo de Albania. El grupo estaba formado por el sargento C. Ryan, los cabos D. Moyes y R. McCullough, los soldados T. Scott y J. Evans, el tirador J. LeGrande, el especialista de transmisiones J. Whale y dos hombres del 9.º Comando, el teniente Basset Wilson y un cabo. Su misión era reconocer la guarnición de Himara para un ataque de comandos. Reconstituido, entrenado y mandado por un veterano jefe de patrulla, el teniente coronel David Lloyd Owen, el LRDG realizaría otras 42 operaciones más antes de ser disuelto el 1 de agosto de 1945.

El LRDG que había reanudado las operaciones en los Balcanes era una unidad muy distinta. El bien probado escuadrón neozelandés había sido retirado, a petición del gobierno de ese país cuando se enteró de su despliegue en la desastrosa operación en la isla de Levita, en octubre de 1943, en que la mayor parte de la fuerza incursora había sido capturada. Aunque ahora carecía de muchos de sus hombres más expertos entrenados, el LRDG reformado por David Lloyd Owen conservaba las cualidades de sus predecesores para organizar misiones de ataque y reconocimiento en territorio enemigo.

La Patrulla S2 y los dos comandos pasaron seis días ayudando a los partisanos en la zona de Himara

La primera acción del LRDG en los Balcanes, la operación "*Landlubber*", sería la primera de una fructífera serie de misiones de reconocimiento y exploración organizadas por los hombres del recién formado Escuadrón A rodesiano, bajo el mando de Ken Lazarus, en sustitución de los perdidos neozelandeses. La Patrulla S2 y los dos comandos pasaron seis días colaborando con los partisanos de la zona de Himara, fotografiando las defensas y vigilando una playa en Zal Jalje para un mejor desembarco de comandos. El 5 de junio, Jackson fue extraído por mar con los primeros informes para los planificadores del ataque principal, dejando a su patrulla detrás para actuar como futuro grupo de recepción de los incursores. Desgraciadamente, la proyectada incursión hubo de ser pospuesta debido a las numerosas bajas de los comandos en la operación "*Flounced*" contra Brac, efectuada

Abajo: El entrenamiento de salto era un elemento importante del programa de instrucción del teniente coronel David Lloyds Owen. En la fotografía, unos reclutas saltan al vacío por primera vez sobre un aeródromo de Palestina. Abajo, derecha: Las incursiones contra instalaciones navales en Yugoslavia y Albania se realizaban en lanchas como ésta, la MFV *Kufra*. Abajo, extremo derecho: Oficiales del LRDG, fotografiados en Azzib durante las Navidades de 1943. David Lloyd Owen está de pie, a la izquierda de la fila central.



EN LOS BALCANES

con poco tiempo de preparación, pensada para dislocar las fuerzas alemanas que atacaban al cuartel general del mariscal Tito en Drvar. El resto de la S2, al mando del sargento Ryan, fue extraído unas dos semanas después sin incidentes. El 25 de julio, Jackson y sus hombres volvieron a la zona por mar para la operación *"Healing I"* y, después de otro reconocimiento, prepararon la llegada de 700 hombres de los Comandos 2.°, 9.° y 40.° de la Infantería Ligera escocesa y el Regimiento de Apoyo de Incursiones, respaldados por dos destructores y cazas Spitfire del 249.° y el 253.° Escuadrones de la RAF. En la operación *"Healing II"*, la S2 desembarcó la noche del 28 de julio para abrir de nuevo la carretera costera a los partisanos y obligar a los alemanes a combatir en desventaja.

Mientras el Escuadrón A se ocupaba de sus misiones al otro lado del Adriático, el Escuadrón B británico, al mando de Moir Stormonth-Darling, se preparaba para una operación de reconocimiento en tierra, en vehículos ligeros, bajo el control del Octavo Ejército. Sin embargo, los acontecimientos se sucedieron más rápidamente de lo previsto y la misión fue primero aplazada y después cancelada. Después se planeó la operación *"Jump"*, la inserción por vía aérea de cuatro patrullas en las zonas de salto (ZS) situadas al norte de Roma para vigilar el redespliegue enemigo mientras el Octavo Ejército renovaba su esfuerzo ofensivo.

La operación se planeó originalmente como un salto en dos fases, empezando la noche del 11 de junio. El mal tiempo y la intensa actividad antiaérea enemiga retrasó su comienzo hasta el 13 de junio, en que las patrullas M2 de Fleming y W2 de Bramley fueron lanzadas en paracaídas, seguidas de la M1 de Greenwood y la W1 de Rowbottom la noche del 14 de junio.

Cada patrulla fue insertada con equipos de radio B.Mk I y raciones para siete días por cada hombre, más otras raciones para 10 días en contenedores. Las patrullas W2, M1 y W1 tuvieron problemas iniciales: a una se le atascó un contenedor, mientras que a las otras les resbaló un hombre en la puerta de salto, lo que provocó que los grupos llegasen a tierra muy desperdigados. El cabo Aspden de la W2 quedó conmocionado al aterrizar. Greenwood cayó en el tejado de una iglesia en la aldea de Lama, a 18 km de la ZS. El cabo Burguess aterrizó sobre un árbol y, para acabarlo de arreglar, la patrulla M1 cayó en lo alto de una sorprendida posición alemana. Los hombres de Rowbottom aterrizaron sanos y salvos, entre árboles, a intervalos de 10 y 20 m, aunque el soldado Heymans quedó colgado de un árbol. Los hombres de Fleming se llevaron la peor parte. Tras saltar, al igual que los demás, muy apartada de la ZS, la patrulla aterrizó en las cercanías de otra unidad alemana, a lo que siguió una especie de juego del escondite mientras la patrulla intentaba reagruparse y recuperar sus contenedores de equipos.

El soldado G.W. Ford, de la Patrulla M1, que huyó solo, cayó por un barranco

Simon Fleming no volvió a ser visto vivo desde que saltó por la puerta del avión. El cabo J. Swanson, el último hombre del grupo vio nueve o 10 paracaídas abiertos y oyó cuatro disparos procedentes de la zona de salto de Fleming. Con la patrulla desperdigada, otros hombres muertos y el cabo Parry-Jones capturado en la ZS, la operación *"Jump"* llevaba mal camino. Pero lo peor aún estaba por llegar.

El fusilero G.W. Ford, de la Patrulla M1, que huyó solo, cayó por un barranco el 9 de julio y fue atendido



UNIRSE AL *LONG RANGE DESERT GROUP*

Antes de ser considerados aptos para las operaciones, los reclutas del LRDG se sometían a un curso de paracaidismo básico, seguido de cuatro semanas de instrucción en armas y explosivos. Se familiarizaban con todas las armas individuales enemigas y se entrenaban en la conducción, el gobierno de embarcaciones y el empleo de animales de carga; en una ocasión en 1943, y también en 1945, los escuadrones asistieron a cursos de esquí. Dos hombres de cada unidad eran fotógrafos y médicos. Todos los hombres practicaban la obtención de información, los mensajes y los informes escritos, la observación, el reconocimiento y la descripción de tropas enemigas y equipos, el bosquejo de campaña y el empleo de fotografías aéreas. Los especialistas de transmisiones eran fundamentales y aprendían a utilizar, mantener y llevar a cabo reparaciones de contingencia de los equipos de radio B.Mk I y B.Mk II.

En campaña, las patrullas usaron carabinas norteamericanas M1, subfusiles Thompson y pistolas semiautomáticas Colt como armas individuales. Las Bren y los Piat sólo se llevaban en misiones ofensivas. Su vestimenta era una mezcla de uniformes británicos y de la Commonwealth, con complementos norteamericanos. Nunca utilizaron cascos de acero, y en los saltos en paracaídas se llevaban con gorros de caucho, que al llegar a tierra se cambiaban por gorras o la característica boina color arena del LRDG, aunque algunos hombres conservaban la boina negra que llevaban al principio en la campaña del desierto.

Arriba: La insignia de brazo del *Long Range Desert Group*.

IWM

por unos italianos durante 20 días antes de ser recogido. Rowbottom y sus hombres se toparon con posiciones alemanas durante dos días y se vieron obligados a dividirse mientras intentaban llegar a sus posiciones de vigilancia. El propio Rowbottom fue capturado. Sin embargo, el camión en que lo llevaban se estrelló, por lo que el comandante de la W1 echó mano de su carabina y sus cartucheras y escapó.

De las cuatro patrullas lanzadas, sólo Bramley y la W2 consiguieron llevar a cabo su vigilancia según lo planeado, o sea, hasta que las baterías de radio se agotaron. Las otras tres patrullas, por separado o en grupo, enlazaron con partisanos italianos y siguieron combatiendo y recogiendo información hasta que pudieron volver junto a las fuerzas aliadas en avance, para las que su información fue muy valiosa.

El sargento L. Morley, de la W1, destacó y fue condecorado con la Medalla Militar por haber dirigido al 1.°/9.° de Fusileros Gurkha de la 4.ª División india hacia sus objetivos. Su éxito fue posible gracias a dos meses y medio de metódicos reconocimientos de las posiciones alemanas en su zona. Había estado andando por las posiciones enemigas a plena luz del día vestido con una camisa norteamericana, pantalones cortos, botas de montaña y una carabina M1.

A 100 m abrieron fuego con un Piat y dos Bren, carabinas M1 y subfusiles Thompson

Cuatro días después del inicio de la operación "*Jump*", el LRDG desplegó su primera patrulla en la operación "Alá", la vigilancia de buques basados en el norte de las islas Dálmatas y asistida con la última adquisición del grupo, el MFV *La Palma*. Esta vigilancia siguió hasta entrado el año 1945. El 20 de junio de 1944, las patrullas T1, S1 y S2 llevaron a cabo otras dos operaciones *"Landlubber"* contra una estación enemiga de vigilancia costera en la bahía de Orso, Albania.

La noche del 20 de junio, Stand Eastwood, dos de sus hombres y un guía albanés desembarcaron por mar para capturar la posición. Ésta resultó ser un simple almacén situado en la Cota 361 y camuflado para simular el aspecto de una casa ordinaria con un tejado cuya porción occidental parecía caída. En lo alto había un puesto de observación (PO) y en las esquinas noreste y sudoeste había casamatas de dos metros de altura. Todo el complejo estaba rodeado de alambradas y ocupado por unos 10 soldados enemigos.

Era una ocasión demasiado buena para desperdiciarla. Ocho días después, Tony Browne, recién llegado de la División neozelandesa, desembarcó de unas lanchas MAS tripuladas por italianos. Iba al mando de una fuerza de ataque de tres patrullas, con el capitán P. Wardroper al mando de los cañones de tres destructores clase "Tribal". En el último minuto, David Lloyd Owen se unió al grupo para "respirar aire fresco". A las 23,44 horas, los cañones del HMS *Terpsichore*, el *Tumult* y el *Tenacious* empezaron a bombardear la posición.

La S1, seguida de la T1, avanzó sobre el humeante objetivo. A 100 m abrieron fuego con un Piat, dos Bren, carabinas M1 y subfusiles Thompson, y pidieron más fuego naval con sus Walkie Talkie SCR 194. Se vio a tres alemanes salir corriendo y desaparecer a la primera andanada. Tres más intentaron resistirse a las patrullas, pero cambiaron de idea cuando vieron que tenían que ponerse a descubierto para utilizar sus armas eficazmente. Stand Eastwood llevó entonces a uno de ellos, que dijo ser el oficial en jefe de la estación, al interior del edificio en busca de documentos y focos de resistencia. Mike Reynolds y tres de sus hombres de la T1 actuaron como grupo de cobertura. Al no encontrar nada, el edificio fue destruido con granadas y los comandos se retiraron al lugar de reunión con la lancha, que encontraron abandonado debido a la renuncia de los tripulantes italianos a permanecer cerca de la costa. Rápidamente se comunicaron por radio, acudiendo en su busca un destructor y los italianos en sus lanchas MAS, quienes habían sido obligados a llevar a cabo la extracción por el oficial de enlace británico que llevaban a bordo. Los grupos de asalto y observación fueron sacados del lugar, junto a tres prisioneros.

Mike Reynolds, un operador de radio y dos albanese volvieron a la zona en la operación "*Landlubber V*", en julio, para encontrar el puesto reconstruido y la guarnición incrementada a 30 hombres. Curiosamente, mientras Reynolds vigilaba la posición, los propios alemanes la destruyeron.

Seguirían más operaciones en los Balcanes cuando ambos escuadrones del LRDG volvieron a la zona tras la cancelación de una misión en tierras italianas. El 9 de agosto de 1944, la S1 de Stan Eastwood y Spiro, un pescador griego reclutado por la patrulla durante una misión anterior en Corfú, se lanzaron en paracaídas sobre una ZS preparada en Leshnje, Albania, encargados de reconocer la zona situada al norte y al sur de Durazzo, en la operación "*Lithograph*". Cuatro meses después, tras sostener numerosos combates, la patrulla fue extraída del mismo modo por dos Dakota que partieron de la recién capturada Tirana.

Tras enlazar con el general partisano Enver Hoxha, que después se convirtió en el primer presidente comunista de Albania, la S1 consiguió mulas y guías, y empezaron la larga marcha de infiltración hacia el norte, rumbo a su zona operacional. La inserción directa fue desechada debido a las fuertes defensas y los extensos campos de minas. En setiembre, los alemanes empezaron a evacuar Grecia y aumentaron de forma considerable las oportunidades de realizar una acción directa contra sus rutas de retirada a través de Albania.

La "Kenforce", compuesta por las patrullas T2, S3, y M1, fue enviada a la operación "*Lochmaben*"

Tras una larga planificación y comunicación con los partisanos, quienes, tras años de combates y represalias contra su población, estaban ansiosos de que los alemanes marchasen lo más rápidamente posible y no veían con demasiados buenos ojos que las tropas británicas retrasasen el proceso, Lloyd Owen consiguió permiso para pasar los planes ofensivos del LRDG al propio Hoxha. Fracasó un intento de saltar en paracaídas sobre el cuartel general el 21 de setiembre, cuando los aviones de la S1 fueron tiroteados. Aún así, el mando partisano accedió a la presión aliada y la "Kenforce", compuesta por la T2, la S3 y la M1, fue desplegada en la operación "*Lochmaben*". Lanzados desde seis aviones norteamericanos a intervalos de una hora sobre una zona de salto situada en Pajanja, el 24 de setiembre, sólo un hombre aterrizó realmente en la ZS.

Los 35 mandos y soldados que saltaron aquella noche, además de los contenedores de equipos y raciones, fueron lanzados desde demasiada altitud. Robin Marr, de la T2, y dos de sus hombres se hirieron en el descenso, y el oficial en jefe de la LRDG, que aterrizó sano y salvo en un bosque muy alejado de la ZS, cayó unos 10 m por un barranco y se fracturó la columna mientras intentaba contactar con el grupo de la ZS. La operación "*Lochmaben*", al igual que la anterior operacion "*Jump*", terminó antes de haber empezado.

Abajo: "Tiny" Simpson y Stan Eastwood durante la operación "*Lochmaben*" en Albania. Inferior: Posiciones alemanas en Tirana, Albania, sometidas a ataques con cohetes desde el aire en apoyo de una incursión del LRDG.



Centro, izquierda: Moir Stormonth Darling, oficial al mando del Escuadrón B británico del Grupo de Largo Alcance del Desierto. Centro, derecha: Ken Lazarus, comandante del Escuadrón Rodesiano.

LRDG
Balcanes, mayo 1944-marzo 1945

Claves
Misiones de reconocimiento
Vigilancias de carreteras
Incursiones

Hoyden
Trieste
Bicknell
Zagreb
ISTRIA
Bertram
Fiume
Adair I
Krk
Bakerlake
Gradient I
Anglefish
Ballindon
Cherzo
Jablanac
Presto II
Presto III
Ashington
Ist
Facade II
YUGOSLAVIA
Sarajevo
MAR ADRIÁTICO
Split
Behemoth
Brac
Mostar
Alá
Dubrovnik
Health Able
Budva
Pescara
Golfo de Kotor
Health Baker
Soutari
Concord II
Lesh
ITALIA
Concord
Lithograph
Tirana
Durazzo
Lochmaben
GRECIA
Bari
Elbasan
Golfo de Corinto
Landlubber III
Leshnje
Atenas
Brindisi
Landlubber IV
Argos
Geography II
Bahía de Orzo
ALBANIA
Navplion
Tarento
Golfo de Tarento
Himara
Landlubber
Healing I
Healing II
Corfú
Cerigo
Independence I
Geography
Kithira

IWM



LRDG Association

CAPITÁN STAN EASTWOOD

Junto con el alferéz C.J. "Jacko" Jackson, Stan Eastwood fue un rodesiano reclutado por el LRDG como soldado raso durante las campañas del norte de África. Su preparación le convirtió en comandante de la Patrulla S1, y prestó un destacado servicio como jefe de unidad en cinco operaciones. Por su trabajo fue condecorado con la Cruz Militar, mientras que su sargento de patrulla, Amdy Bennet, ganó la Medalla Militar. Eastwood fue capturado con uno de sus hombres en una misión de reconocimiento en la isla de Calinos durante la campaña del Egeo. En un mes, ambos hombres consiguieron escapar y, en mayo de 1944, Eastwood estaba de vuelta en primera línea, reconociendo una estación de radar alemana en Corfú, como parte de la operación "*Independence*". Herido levemente por el fuego naval en la bahía de Orso, Eastwood contrajo también la malaria durante la operación "*Lithograph*". Tras recuperarse, formó parte de las dos patrullas encargadas de impedir el tráfico enemigo en la carretera Elbasan-Tirana, en Albania, y fue responsable de la destrucción de lás fuerzas alemanas que intentaban reforzar Tirana en noviembre de 1944. En abril de 1945, Eastwood y su patrulla fueron insertados por mar en Istria para una misión de reconocimiento, la operación "*Bertram*". Desgraciadamente, los partisanos yugoslavos arrestaban a las patrullas del LRDG y el SBS en Istria, pues consideraban que comprometía las pretensiones del mariscal Tito en la zona. Eastwood y sus hombres fueron retirados del país, poco antes de la disolución del LRDG.

Al cabo de 48 horas, a pesar de la constante lluvia y la pobre visibilidad, un Halifax II del 148.° Escuadrón (de Misiones Especiales) de la RAF, pilotado por el suboficial canadiense G.P. Bowser, llevó al oficial médico del LRDG, Michael Parsons, con todo el equipo necesario, añadiendo así más lustre a la ya enorme reputación del escuadrón. Lloyd Owen fue escayolado y, a pesar de sus heridas, permaneció en Albania coordinando las operaciones hasta finales de octubre, cuando fue recogido por mar y hospitalizado. Posteriormente se recuperó por completo.

La "Kenforce", a pesar del contratiempo inicial, pronto empezó a hacer sentir su presencia. Las patrullas S1 y S3, que operaban con el 1.° Batallón de la 4.ª Brigada Partisana como fuerza de cobertura, bloqueó el tráfico en la carretera Elbasan-Tirana durante cuatro días de octubre, causando así un intenso cuello de botella. Tras dinamitar la carretera en dos lugares en días sucesivos, los Piat y ametralladoras Bren de las patrullas proporcionaron un eficaz fuego de apoyo a la infantería partisana, matando a 80 soldados enemigos y rechazando los ataques de 200 alemanes que después recibieron el apoyo de tres carros de combate.

El 12 de octubre, con la carretera todavía bloqueada, Eastwood pidió un ataque aéreo y neutralizó un puesto de observación alemán en Cafa Krabs. El 17 de octubre, la M1 y T2, bajo el mando de Ron Tinker, volaron la carretera Ljabinoti-Sip, pero recibieron órdenes de los partisanos de retirarse. Su campamento fue después bombardeado.

Cuando escasearon los explosivos, la "Kenforce" fue reabastecida desde el aire por los Halifax del 148.° Escuadrón. El 31 de octubre, la S1 y la S3 volaron la carretera de Shijak frente a una patrulla de caballería alemana, tras vadear un pantano para llevar su carga de 125 kg a una buena posición. Entonces, después de detener todos los movimientos en la carretera Elbasan-Tirana durante tres semanas, las patrullas tuvieron que regresar cuando el interés partisano se centró en la recuperación de su capital. Incapaz de mantener la ofensiva en las carreteras sin ayuda partisana, la patrulla de Stan Eastwood pasó a pedir ataques aéreos sobre objetivos en la propia Tirana, en apoyo de la 1.ª División Partisana.

El 11 de noviembre, tras oír que los refuerzos alemanes se dirigían a Tirana, los rodesianos volaron el puente sobre el río Mysgete, de la carretera Elbasan-Tirana, y esperaron a ver qué sucedía. Al día siguiente, unos pocos carros de combate, cañones, vehículos de transporte, carretas de tracción animal y unos 1 500 hombres se agruparon en torno al cuello de botella. El 15 de noviembre la RAF lanzó múltiples ataques aéreos solicitados por las patrullas y, como los alemanes no pudieron recibir más refuerzos, Tirana cayó en manos de los partisanos el 17 de noviembre.

A pesar de las penalidades y los conflictos con los intereses partisanos, la operación "*Lochmaben*" había conseguido su objetivo.

Con el grueso de las fuerzas alemanas fuera de Albania, las cansadas patrullas fueron extraídas en avión desde la recién despejada pista de Tirana. Desde los Balcanes, las operaciones del LRDG se centrarían en las Islas Dálmatas, Istria y, finalmente, en Grecia.

La operación "*Lochmaben*", la última gran acción aerotransportada del LRDG durante la guerra, demostró lo que un puñado de especialistas bien preparados podía conseguir con buenas transmisiones, un apoyo aéreo eficaz y la cooperación de las fuerzas locales.



Inferior, derecha: Hombres del LRDG esperan para embarcar en la MFV *La Palma* mientras se suben a bordo los últimos equipos. La lona en la proa cubre un *jeep*, el vehículo reglamentario de las misiones de incursión del LRDG en la zona de los Balcanes. La embarcación se preparó en junio de 1944 para su primer viaje desde Rodi Garganico, en la costa oriental italiana, a la isla yugoslava de Vis. Inferior, izquierda: Líderes de las fuerzas partisanas en Albania se reúnen en Tirana para celebrar la victoria sobre la guarnición alemana, en diciembre de 1944.

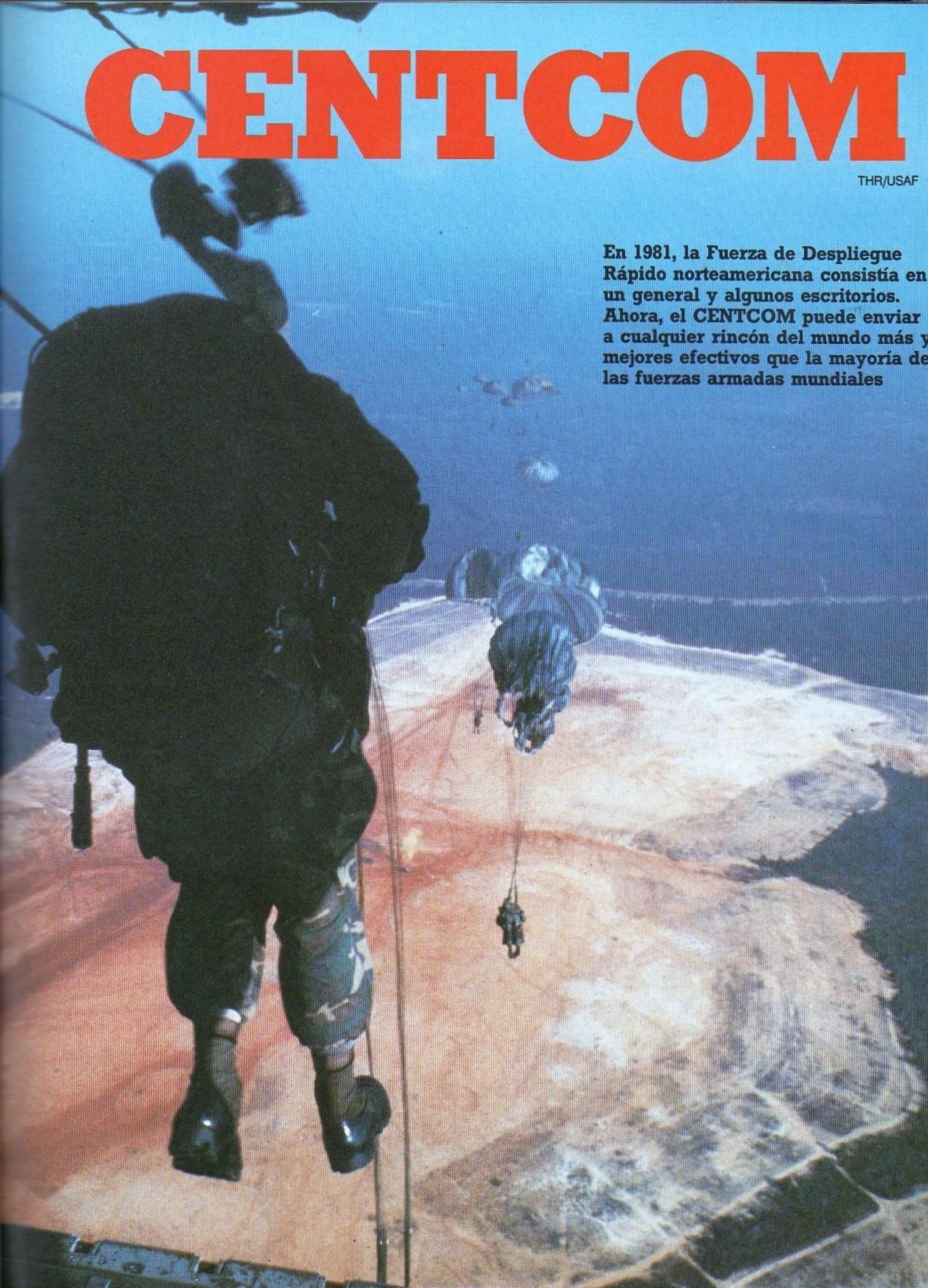
Teniente "Tiny" Simpson, LRDG, Albania, 1944

Este oficial lleva el suéter de punto preferido por muchos de los hombres de las fuerzas especiales británicas, con pantalones de combate y botas de munición negras. Lleva un cinturón de tela Modelo 1937, con pistolera y cartuchera, y la boina negra del Real Regimiento de Carros.

LRDG Association

IWM

CENTCOM



THR/USAF

En 1981, la Fuerza de Despliegue Rápido norteamericana consistía en un general y algunos escritorios. Ahora, el CENTCOM puede enviar a cualquier rincón del mundo más y mejores efectivos que la mayoría de las fuerzas armadas mundiales

MANTENER EL TRÁFICO

Sólo en 1986, Occidente importó 12 millones de barriles de petróleo diarios desde Oriente medio. La posibilidad de interrupción de este suministro por obra de un tercero es una de las principales razones de la existencia del CENTCOM. Hay otros dos factores que suponen una amenaza para Occidente: el comercio y el paso sin restricciones de buques por las rutas marítimas en la región del Golfo.

En 1985, sólo el comercio norteamericano con los 19 países de la esfera de operaciones del CENTCOM ascendió a 16 000 millones de dólares. Toda la región tiene un comercio mixto de importaciones y exportaciones valorado en 197 000 millones de dólares, un comercio que Occidente no se puede permitir perder por la dominación soviética de la zona. También está la cuestión de las rutas marítimas estratégicas del Golfo. Cada año pasan por el canal de Suez más de 22 000 buques, que transportan la friolera del 10 por ciento del comercio mundial. Además, Occidente debe mantener abierto el Canal para que sus buques de guerra puedan llegar rápidamente a la zona del Golfo en caso de conflicto. Una larga travesía marítima alrededor del cabo de Buena Esperanza reduciría al ridículo cualquier intento de despliegue veloz; los aviones pueden desplazar hombres y equipos en primer lugar, pero la viabilidad de un empuje pesado global depende del reabastecimiento por mar. Si se cerrase por algún motivo el estrecho de Ormuz, dos tercios de todo el petróleo de la región del Golfo no podría llegar a Occidente. Y si el estrecho de Bad el Mandeb o el propio canal de Suez fuesen cerrados, el tercio restante del suministro de petróleo a Occidente podría perderse.

La fuerza de despliegue rápido ha muerto; ¡larga vida al CENTCOM! Cuando se creó por primera vez, en 1977, bajo el mando del general Paul Kelley, la fuerza de reacción rápida de Estados Unidos era conocida como la Fuerza Operacional Conjunta de Despliegue Rápido (RDJTF). Sin embargo, ha sido incorporada desde entonces al Mando Central norteamericano en un esfuerzo por proporcionar a las fuerzas de despliegue en ultramar (OOA) norteamericanas un mayor grado de credibilidad política y militar. El CENTCOM, el nombre de la nueva organización, es responsable de proteger los intereses occidentales en las regiones productoras de petróleo del golfo Pérsico en particular y el Oriente Medio en general. Es una enorme fuerza, capaz de ser desplegada en cualquier parte del mundo en muy poco tiempo. De hecho, desde el punto de vista de los aliados europeos de Estados Unidos, la importancia del CENTCOM rivaliza con la del Mando Europeo, la organización que acoge a todas las fuerzas norteamericanas en Europa.

La función del CENTCOM es, parafraseando a un general de la Guerra Civil norteamericana, llegar a su objetivo "los primeros, con la mayor rapidez y en mayor número". Cuando llega la orden de despliegue, ese objetivo será casi con toda seguridad la región del Golfo. Para Occidente, la importancia de esta zona en términos de estrategia militar y valor económico no puede infravalorarse.

Uno de los principales problemas del CENTCOM es que su área de operaciones comprende 19 países repartidos en una región que mide 5 000 km de largo por otros tantos de ancho. Frente a esto, la OTAN ocupa en Europa un tercio de su superficie, pero contiene varias veces su número en tropas. Para suavizar las dificultades inherentes a la coordinación de fuerzas en una zona tan enorme, el general George B. Crist, comandante en jefe del CENTCOM, viaja casi 240 000 km al año, reasegurando el compromiso de sus aliados en la zona y discutiendo planes de contingencia para casos de crisis. El CENTCOM depende de estos aliados, especialmente de Paquistán, Jordania y Omán, para aumentar la fuerza de combate norteamericana, proporcionar pistas de aterrizaje y derechos fundamentales, y permitir a los aviones norteamericanos volar sobre otros países.



La estrategia militar del CENTCOM se basa en el principio de la "guerra de coalición". Inmediatamente después de la orden de despliegue, las tropas locales, reforzadas por la Brigada Preparada de Divi-

THR/US Army

TRH/DoD



sión (DRB) de la 82.ª División Aerotransportada, se unirían e intentarían mantener su terreno mientras el resto de CENTCOM se prepara para el contragolpe. Un elemento clave en los planes del CENTCOM es una serie de ejercicios que tienen lugar todos los años en Egipto. Con el nombre "*Bright Star*", estos ejercicios suelen implicar el transporte por aire de un batallón, a veces toda una brigada, de paracaidistas de la 82.ª Aerotransportada directamente desde sus bases en Fort Bragg a una zona de lanzamiento en Egipto. Elementos de la 101.ª División Aerotransportada son después llevados por aire junto con la dotación de helicópteros Blackhawk de la unidad. Hasta el momento, la mayoría de los ejercicios "*Bright Star*" ha contado con la participación de tropas egipcias y una estructura de mando conjunto egipcio-norteamericano. Sin embargo, también participan pequeños grupos de oficiales de alto rango de los Estados miembros de la Junta de Cooperación del Golfo.

Página 2561: Las 82.ª y 101.ª Divisiones Aerotransportadas pueden ser desplegadas en paracaídas o por aviones directamente en Oriente Medio en 36 horas. Superior: Helicópteros UH-60 Blackhawk en el desierto durante los ejercicios"*Bright Star*" en Egipto. Izquierda: Un paracaidista de la 82.ª División Aerotransportada empuña el fusil de asalto de fabricación soviética AKMS de un soldado egipcio. Extremo izquierdo: Infantes de marina norteamericanos vadean hacia la orilla en territorio egipcio durante la operación "*Bright Star*". Abajo: Los AH-1 HueyCobra del CENTCOM actúan con la Fuerza de Despliegue Rápido en Granada.

THR/US Army

Frank Spooner/Gamma

Durante los últimos años, las relaciones políticas entre Estados Unidos y los Estados del Golfo han sido secretas. Este hecho, combinado con el peligro inherente a cualquier gran despliegue en la zona del Golfo de alguna de las dos superpotencias, ha impedido la realización de ejercicios a gran escala del CENTCOM en la región. Con la excepción de pequeños despliegues a nivel de grupos de comandos, equipos de control aéreo y observadores para maniobras de Omán, Jordania y otros pequeños países, Estados Unidos ha mantenido un nivel muy bajo de actividad al

En el apartado de las Fuerzas Especiales, el CENTCOM posee unos medios casi abrumadores

este del canal de Suez. El CENTCOM, sin embargo, tiene un as en la manga. La Fuerza Internacional de Observadores (MFO) en el Sinaí contiene un pequeño núcleo de oficiales y hombres para la 82.ª y 101.ª Divisiones Aerotransportadas. Entre las diversas tareas de estos paracaidistas está la de conseguir información sobre la situación actual en la región del Golfo. Si se da la orden de despliegue, este pequeño grupo actuará como fuerza de recepción para el CENTCOM.

El CENTCOM es capaz de poner en campaña más de 290 000 hombres, y su brazo ejecutivo comprende cuatro elementos principales del Ejército, la Armada, el Cuerpo de Infantería de Marina y la Fuerza Aérea norteamericanos. La participación del Ejército se personifica en el XVIII Cuerpo Aerotransportado, basado en Fort Bragg. Se compone de la 82.ª y 101.ª Divisiones Aerotransportadas, basadas respectivamente en Fort Bragg, Carolina del Norte, y Fort Campbell, Kentucky. Estas dos unidades realizan la función de una fuerza de despliegue y reacción rápidos, que puede ser lanzada en paracaídas y transportada en aviones directamente a Oriente Medio. La 82.ª División Aerotransportada es una unidad digna de toda consideración a pesar de su condición de división ligera. Su fuerza aérea integral comprende un batallón de helicópteros de ataque Huey AH-1 y un batallón de caballería aérea equipado con helicópteros UH-60 Blackhawk, mientras que el fuego de apoyo lo suministra un batallón de carros de combate Sheridan y cuatro batallones de artillería equipados con el cañón ligero de 105 mm. La 101.ª Aerotransportada sólo tiene tres batallones de carros y ningún transporte blindado, pero puede alardear de un batallón de helicópteros de ataque y tres de transporte. Una vez más, los Huey (que pronto serán sustituidos por el AH-64 Apache) y los Blackhawk constituyen el núcleo del grupo de aviación, en el que los CH-47D Chinook cumplen las necesidades de transporte medio.

La 9.ª División de Infantería (Ligera) también está asignada al CENTCOM y fue creada específicamente para esta tarea. Tiene unos efectivos de 10 200 hombres en lugar de los 18 000 de una división de infantería "pesada" regular, y su equipo ha sido diseñado para facilitar el desplazamiento. Al igual que la 82.ª, ésta utiliza el cañón ligero de 105 mm en lugar del obús norteamericano M102, más antiguo y voluminoso; el largo alcance y gran movilidad del primero lo han convertido en la pieza de artillería ligera reglamentaria del componente del Ejército del CENTCOM. La 10.ª División Mecanizada, una versión más ligera de la tradicional división acorazada, proporciona el empuje pesado. Su artillería de 155 mm y sus carros de combate M1 Abrams complementan a los cañones 105 mm y carros de combate ligeros Sheridan de las divisiones aerotransportadas y ligeras. La 197.ª Brigada Mecanizada, junto con el 6.º Regimiento de la 1.ª División de Caballería, constituyen el componente convencional del Ejército.

En el campo de las Fuerzas Especiales, el CENTCOM posee una riqueza casi abrumadora. El recién formado Mando de Operaciones Especiales norteamericano, en Fort Bragg, consiste en ocho Grupos de Fuerzas Especiales del ejército, tres batallones Ranger, la Fuerza Delta, dos batallones de la Aviación de



Derecha: Un carro M60 sale de un C-5 Galaxy de la USAF. Los grandes aviones de transporte como el C-5 y el C-141 dan al CENTCOM la capacidad necesaria para desplegarse rápidamente en fuerza. El nuevo C-17, que sustituirá a algunos de los antiguos C-130, porporcionará una flexibilidad aún mayor. Tendrá la capacidad y el alcance del C-5 pero, al igual que el Hercules, será capaz de operar desde pistas improvisadas. Inserta, derecha: Los carros M1 Abrams refuerzan a los carros ligeros Sheridan de las divisiones aerotransportadas y ligeras. Abajo, izquierda: Este vehículo rápido es en realidad un Buggy modificado. Abajo, derecha: Un carro Sheridan es lanzado a baja cota desde un C-130, llevando así una vital potencia de fuego al corazón del escenario. Inferior: Un C-5 engulle a un Blackhawk. El C-5 necesita una enorme pista de hormigón, una peligrosa dependencia en tiempo de conflicto.



THR/US A

THR/US Army

THR/USAF

TRH/DoD

Operaciones Especiales y cuatro Grupos de Guerra Psicológica, y está a disposición del CENTCOM, junto con las unidades del Mando de Operaciones Especiales de la Fuerza Aérea, la Infantería de Marina y la Armada norteamericana (SOC).

El Cuerpo de Infantería de Marina de Estados Unidos (USMC) proporciona el resto del elemento de combate de primera línea, en una función complementaria a la de las tropas aerotransportadas y mecanizadas del Ejército. El USMC aporta el equivalente aproximado de cinco brigadas de Infantería de Marina. El elemento principal consiste en una fuerza anfibia (MAF) completa. Es prácticamente equivalente a una división y comprende tres regimientos anfibios de infantería de marina, de tres batallones cada uno, un grupo aéreo completo y un grupo de servicios de apoyo. Incluidos los 2 500 hombres que tripulan las necesarias embarcaciones de asalto anfibias y las lanchas de desembarco, la 1.ª MAF, basada en Camp Pendleton, California, tiene unos efectivos de 52 000 hombres. Una brigada anfibia de infantería de marina (MAB) está también a disposición de la MAF. Comprende tres unidades anfibias de infantería de marina (MAU) a nivel de batallón, un ala aérea (un escuadrón de caza con A/F-18 Hornet y dos de ataque con AV-8D Harrier) y un grupo de servicios de apoyo de brigada. Además, puede haber hasta cinco grupos anfibios disponibles (ARG) asignados a la flota. Cada uno de ellos consiste en una MAU con su elemento integral de helicópteros de transporte. Fue la 22.ª MAU del ARG del Mediterráneo, que iba de camino a unirse a la Sexta Flota cerca de Beirut, la que tomó el aeropuerto de Pearls, en Granada, en 1983.

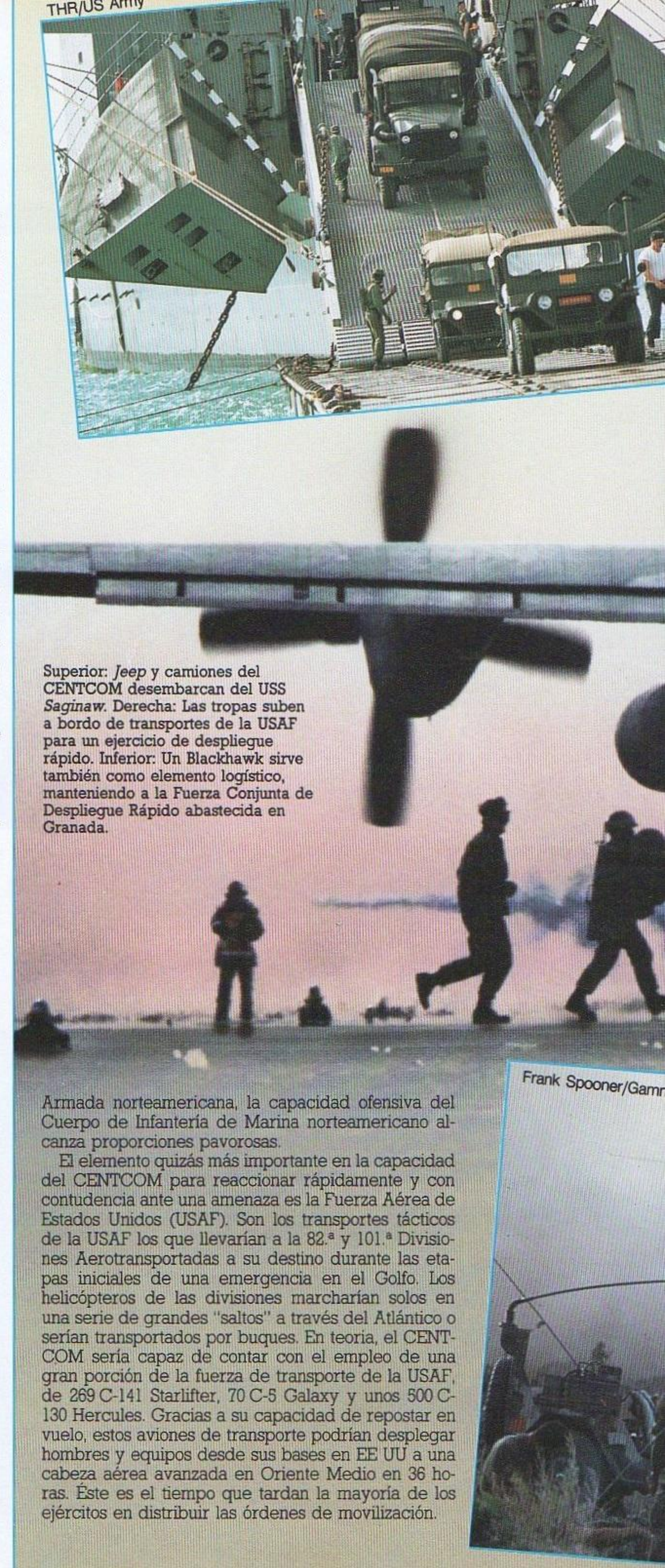
El CENTCOM sería capaz de desplegar hombres y equipos desde EEUU a Oriente Medio en 36 horas

El elemento de la Armada norteamericana en el CENTCOM tiene su cuartel general en Pearl Harbor, Hawai. En caso de recibirse la orden de despliegue, todos los buques disponibles en la zona en cuestión se utilizarán para apoyar las operaciones del CENTCOM en el Golfo. El elemento importante en la ecuación de poder marítimo es la presituación de equipos para los infantes de marina en Diego García, en el océano Índico. Una flota de 17 buques de presituacion marítima (MPS) contiene todo lo necesario para que la primera MAB llegue a la zona. Los suministros a bordo sirven para mantener a los hombres durante los primeros 30 días de combate mientras llega el resto de los pertrechos.

Un nuevo concepto para el USMC es el buque de desembarco de colchón de aire (LCAC), un enorme aerodeslizador capaz de desembarcar toda una compañía de infantes de marina o bien dos carros de combate, tras su rápido traslado de un buque nodriza o una base de tierra segura cerca del objetivo del asalto. Un total de 45 LCAC transformarán finalmente la capacidad del Cuerpo de realizar asaltos a nivel de MAB a grandes velocidades y en distancias normalmente cubiertas en estrechas, incómodas y extremadamente vulnerables lanchas de desembarco.

Un total de 60 buques anfibios de carga y asalto están a disposición de la Infantería de Marina. Muchos de ellos, por supuesto, no servirían para su despliegue en Oriente Medio. Sin embargo, uno sólo de los buques de asalto clase "Iwo Jima" lleva ya seis AV-8B Harrier, dos helicópteros CH-46 y 10 CH-53 de transporte. Esta capacidad de transporte aéreo es suficiente para conducir a la playa toda una MAU. Si a estos buques de asalto se añaden los portaviones convencionales, los cazas y aviones de ataque de la Armada norteamericana, la capacidad ofensiva del Cuerpo de Infantería de Marina norteamericano alcanza proporciones pavorosas.

El elemento quizás más importante en la capacidad del CENTCOM para reaccionar rápidamente y con contundencia ante una amenaza es la Fuerza Aérea de Estados Unidos (USAF). Son los transportes tácticos de la USAF los que llevarían a la 82.ª y 101.ª Divisiones Aerotransportadas a su destino durante las etapas iniciales de una emergencia en el Golfo. Los helicópteros de las divisiones marcharían solos en una serie de grandes "saltos" a través del Atlántico o serían transportados por buques. En teoría, el CENTCOM sería capaz de contar con el empleo de una gran porción de la fuerza de transporte de la USAF, de 269 C-141 Starlifter, 70 C-5 Galaxy y unos 500 C-130 Hercules. Gracias a su capacidad de repostar en vuelo, estos aviones de transporte podrían desplegar hombres y equipos desde sus bases en EE UU a una cabeza aérea avanzada en Oriente Medio en 36 horas. Éste es el tiempo que tardan la mayoría de los ejércitos en distribuir las órdenes de movilización.


THR/US Army

Frank Spooner/Gamma

Superior: *Jeep* y camiones del CENTCOM desembarcan del USS *Saginaw*. Derecha: Las tropas suben a bordo de transportes de la USAF para un ejercicio de despliegue rápido. Inferior: Un Blackhawk sirve también como elemento logístico, manteniendo a la Fuerza Conjunta de Despliegue Rápido abastecida en Granada.

La capacidad aérea ofensiva del CENTCOM comprende siete alas de caza táctica. Los F-4 Phantom, F-14 Tomcat, F-16 Fighting Falcon, F-111, A-7 Corsair y A-10 Thunderbolt componen el elemento de caza y ataque, mientras que los EF-111 Electric Fox y EC-130 Hercules se ocupan del reconocimiento electrónico. Los RF-4 Phantom realizan la labor de reconocimiento táctico. Tres aviones de control y alerta temprana aerotransportada (Boeing E-3 AWACS), permanentemente estacionados en Arabia Saudí, controlan las costas occidentales y noroccidentales del Golfo. Es muy interesante que un 60 por ciento de los C-130 y todos los RF-4 sean tripulados por personal de la Reserva, al igual que el 60 por ciento de todos los sistemas de apoyo de comunicaciones de la Fuerza Aérea. Aunque las cifras exactas son desconocidas, aproximadamente entre 250 y 300 cazas están asignados al CENTCOM y controlados a través del comandante del Mando Central de la USAF; esto es más de lo que el Ejército del Aire español puede poner en campaña para la defensa aérea de su territorio.

Es indicativo de la importancia que el CENTCOM concede al traslado rápido de hombres y equipos el hecho de que la organización no está del todo satisfecha con la capacidad de transporte aéreo y marítimo que ya posee. El objetivo del general Crist es poder transportar 66 millones de toneladas por milla y día (MTM/D) de hombres y equipos desde Estados Unidos al Golfo sólo por vía aérea. Esto representaría una enorme capacidad de despliegue y, actualmente, la USAF es capaz de desplazar sólo un 60 por ciento de estas necesidades. Una fuerza mixta de transportes C-141 y C-5, junto con aviones cisternas McDonnell-Douglas KC-10, está reforzada por la Flota Aérea de la Reserva Civil (CRAF).

Sin embargo, frente a esta capacidad aérea, gran parte del equipo pesado y los pertrechos deben llegar por mar en un 95 por ciento en caso de largo despliegue. El CENTCOM necesita una flota rápida capaz de cargar y desplazar un millón de toneladas, y 115 mercantes rápidos y buques portacontenedores (excluidos los MPS basados en puntos estratégicos de todo el mundo) son capaces de trasladar casi tres cuartos de millón de toneladas de equipos, munición, alimentos y pertrechos a velocidades que rozan los 30 nudos. Una serie de grandes programas de construcción han dado como resultado vitales instalaciones portuarias y aeródromos creados en las Azores, Marruecos, Egipto, Omán y Diego García a fin de apoyar al CENTCOM y al Mando Europeo.



El CENTCOM ha recorrido un largo camino desde que se propuso en el Pentágono, a comienzos de los años setenta, la idea de una fuerza OOA permanente. Todavía en 1981 se decía que la RDJTF consistía solamente en el general Paul Kelley, un despacho en la base aérea de MacDill, en Florida, y un grupo de escritorios; éste ya no es el caso. El CENTCOM es una organización de combate altamente flexible, capaz de desplegar más potencia de fuego a través del mundo del que serían capaces de movilizar algunas de las grandes naciones militares actuales.

LA AMENAZA

Se ha considerado siempre a la Unión Soviética como la amenaza tradicional a la estabilidad en la región del Golfo. A finales de 1979, cuando Estados Unidos estaba preocupado por la crisis de los rehenes en Irán, Occidente y sus aliados se vieron impotentes para impedir que elementos del Ejército Rojo entrasen en Afganistán. Con los ojos puestos en todo el mundo, Estados Unidos no está dispuesto a permitir que se repita esta situación. Los soviéticos han denominado al Sudoeste asiático como el Escenario Meridional de Operaciones Militares (TVD Meridional). En esta zona, que comprende tres distritos (el Turquestán, el norte del Cáucaso y la Transcaucasia), la Unión Soviética ha desplegado 32 divisiones acorazadas y de infantería mecanizada. Nombrado en julio de 1985, el comandante absoluto del TVD Meridional es el general Mijail Zaytsev. Es un jefe muy respetado, responsable de coordinar las fuerzas soviéticas en Afganistán, además de preparar los planes de contingencia para toda la región. De momento, la frontera paquistaní sólo ha sido sobrevolada por aviones con insignias afganas, pero si los F-16 Fighting Falcon de la Fuerza Aérea paquistaní siguen derribándolos (lo que sucede con una frecuencia cada vez mayor), el general Zaytsev puede lanzar la nueva generación de cazas bajo su mando. Entre ellos están el avión de ataque Sukhoi Su-25 "*Frogfoot*", el avión de interdicción Su-24 "*Fencer*" y los cazas de superioridad aérea Mikoyan-Gurevich MiG-29 "*Fulcrum*" y Su-27 "*Flanker*". Para respaldar este formidable despliegue de poder aéreo, Zaytsev también dispone de la última generación de misiles superficie-aire soviéticos, los SAM-8 y SAM-13. También se considera a Irán como una importante amenaza, más grave para los estados árabes moderados, como Kuwait, que la propia Unión Soviética. El efecto desestabilizador de una victoria iraní en la guerra del Golfo sería enorme, pues un estado tras otro podrían caer víctimas del fundamentalismo islámico.

La batalla de la 35.ª Brigada Paracaidista israelí en la Granja China fue quizás la más dura y sangrienta de la guerra del Yom Kippur de 1973

La noche del 15 de octubre de 1973, nueve días después del comienzo de la guerra del Yom Kippur, el teniente coronel Yitzhak Mordecai, un comandante de batallón de la 35.ª Brigada Paracaidista, estaba preparando sus hombres para actuar contra los egipcios en el golfo de Suez. Entonces se produjeron cambios en la misión. "Prepare sus hombres para un vuelo inmediato", se le dijo. "Hay problemas y le necesitamos urgentemente." La operación "*Stout Hearted Men*", el cruce del canal de Suez hacia la orilla egipcia por Deversoir, estaba teniendo dificultades.

Tras las victorias israelíes contra las fuerzas acorazadas egipcias en el Sinaí el 14 de octubre, la división acorazada del general de división Ariel (Arik) Sharon tenía la misión de romper a través de un trecho del perímetro egipcio al este del canal de Suez y cruzarlo por Deversoir. Un puente prefabricado sería remolcado hasta el Canal, y las principales fuerzas de cruce, que serían precedidas por un brigada paracaidista reforzada con carros de combate, cruzaría y aseguraría una cabeza de puente de casi cinco kilómetros de ancho, al norte del Gran Lago Salado. Una vez cruzado el Canal, los israelíes destruirían las baterías antiaéreas egipcias, abriendo así un pasillo aéreo sobre la cabeza de puente por el que podría operar la Fuerza Aérea israelí. La división acorazada del general de división Abraham (Bren) Adan cruzaría una vez asegurada la cabeza de puente mientras, que una tercera división acorazada, mandada por el general Kalman Magen, se mantendría preparada para cruzar cuando se le ordenase. Se asignó un cometido capital en la operación a la 14.ª Brigada Acorazada, parte de la división de Sharon y mandada por el coronel Amnon Reshef. La brigada tenía que abrir una brecha en la línea egipcia y capturar la localidad conocida como Granja China, un antiguo poblado agrícola situado al este del punto de cruce. Al hacerlo, aseguraría los principales ejes del avance y proporcionaría un pasillo seguro por el que podrían pasar las fuerzas israelíes en su camino hacia el Canal. De acuerdo con esto, a las 18,00 del 15 de octubre, la 14.ª Brigada partió para asegurar la Granja China.

Durante las primeras horas el ataque marchó bien y la brigada sólo encontró resistencia esporádica. Sin embargo, a las 21,30 los egipcios se recuperaron de la sorpresa y presentaron batalla. Aunque la brigada ganó algunos de los cruces de carretera vitales de la zona, el eje conocido como Tirtur seguía en manos egipcias. Una encarnizada batalla se prolongó durante toda la noche pero, por la mañana, el coronel Reshef había perdido un 60 por ciento de sus carros de combate y la mayoría de sus oficiales y jefes carristas. Se enviaron otras brigadas acorazadas israelíes a la zona aquella mañana, pero por la tarde el puente prefabricado aún no había llegado al Canal. Consciente de que había que despejar la Granja China a cualquier precio, el alto mando israelí decidió enviar fuerzas frescas a la zona. La tarea de expulsar a los egipcios le tocó a la 35.ª Brigada Paracaidista.

Fotografía principal: Paracaidistas israelíes desembarcan del Sikorksky CH-53 que los ha llevado a la primera línea. A la espera de pasar a la acción (abajo, derecha), no imaginaban lo que les aguardaba en las siguientes 14 horas. Abajo, extremo derecho: El general Adan (derecha) discute con un oficial la crítica situación en la zona del canal de Suez.

LA GRANJA CHINA



La información que venía del campo de batalla era muy confusa. El teniente coronel Mordecai, cuyo batallón paracaidista ya estaba listo para empezar las operaciones, no tenía mucha idea sobre el tamaño de la fuerza contra la que tendría que operar. La impresión generalizada en el batallón era que la Granja China estaba en manos de fuerzas ligeras de infantería egipcias que hostigaban a los convoyes israelíes cuando intentaban atravesar aquel punto. Esperando un encuentro limitado, los paracaidistas marcharon a la batalla sin ninguna fuerza de carros de apoyo, e incluso sus morteros y demás armas pesadas quedaron atrás.

Las bengalas que disparaban ocasionalmente los egipcios obligaban a los paracaidistas a echarse cuerpo a tierra

Así, llevando sólo sus armas individuales y lanzagranadas RPG, los paracaidistas llegaron en helicóptero hasta su punto de inserción, en uno de los extremos de la carretera de Akavish. A las 23,30 horas del día 16, con el batallón de Mordecai a la cabeza y el cuartel general de la brigada detrás, los paracaidistas empezaron su avance hacia la confluencia de Akavihs y Ponton. Tras avanzar sólo 200 m por la carretera cayeron bajo el fuego de unos nerviosos carristas israelíes que temían se produjese un ataque egipcio. Sólo después de muchos gritos, mímica y frenéticas señales con los brazos, cesó el fuego de los carros. El batallón llegó a la confluencia sin más incidentes y se preparó según lo planeado.

Al principio, el movimiento era lento. De vez en cuando, los oficiales exploraban la zona con sus binoculares e instrumentos de visión nocturna. Los objetos sospechosos eran examinados lenta y cuidadosamente. Las comunicaciones eran difíciles y ninguna com-

ISRAEL PASA A LA OFENSIVA

El 6 de octubre de 1973, mientras Israel observaba el último día del Yom Kippur judío, las fuerzas egipcias cruzaron el canal de Suez hacia el Sinaí. En el norte, Siria invadió los montes del Golán. El mundo árabe, frente a las pocas esperanzas de que Israel se ciñese a los conductos diplomáticos, se decidió una vez más optar por las armas. Cogidos por sorpresa al principio, los israelíes poco pudieron hacer para contener esta marea, y los egipcios instalaron un largo pero poco profundo perímetro en la orilla oriental del Canal. Sin embargo, tras los éxitos posteriores frente a los sirios en el norte, los israelíes pudieron lanzar mayores fuerzas al Sinaí. Anticipándose a una gran ofensiva egipcia, los israelíes se prepararon para una batalla defensiva móvil. El 14 de octubre las fuerzas egipcias, empujadas por Siria a abandonar su fuerte línea defensiva y lanzar una ofensiva en el Sinaí, iniciaron su avance. Por la tarde, 300 de los 800 carros egipcios habían sido destruidos y el resto estaba en retirada. Al día siguiente, Israel decidió cruzar el Canal cerca de Deversoir, al norte del Gran Lago Salado. Dirigida por el general de división Sharon, la acción fue denominada operación "*Stout Hearted Men*". El objetivo de Sharon era llegar al Canal a través de una brecha que se había localizado entre el Segundo y Tercer Ejércitos egipcios. En las primeras horas del 16 de octubre, la 243.ª Brigada Paracaidista estaba cruzando el Canal en pequeños botes de goma e instalando una cabeza de puente en la orilla occidental. Pronto siguieron los carros de combate de la 421.ª Brigada Acorazada. Dándose cuenta al fin de la importancia de la cabeza de puente, los egipcios realizaron febriles esfuerzos por capturarla. Fue sometida a una constante cortina de fuego de artillería y la sección del perímetro egipcio que la separaba del Sinaí en manos israelíes, una zona llamada la Granja China, se convirtió en el escenario de una de las batallas más encarnizadas de la guerra del Yom Kippur.

LA GRANJA CHINA

La Granja China, en la zona situada en mitad de las rutas israelíes hacia su cabeza de puente en Deversoir, no era en realidad ni una granja ni china. Era un poblado agrícola abandonado, construido por los egipcios a comienzos de los años sesenta con la ayuda de asesores japoneses. Las tropas israelíes que habían llegado a esta posición en la guerra de 1967 creyeron que los escritos japoneses encontrados de los desiertos edificios eran chinos, y el lugar fue apodado la Granja China. Tras cruzar el canal de Suez el 6 de octubre de 1973, los egipcios recapturaron el poblado. Repleto de canales de irrigación y dunas de arena, era una excelente posición defensiva y, durante la operación "*Stout Hearted Men*", estuvo bien defendida, alojando carros de combate e infantería armada con misiles y lanzagranadas RPG. La batalla de la Granja China tuvo lugar en una zona casi triangular, cuya base recorría 40 km del Canal de Suez y el Gran Lago Salado al sur de Ismailia. El vértice de este triángulo era Tasa, con un lado extendiéndose al oeste 25 km hacia el Canal y el otro al sudoeste hasta la unión del Gran y el Pequeño Lago Salado. Había cuatro ejes principales en este triángulo: paralelo y al este del Canal estaba el de Lexicón, que enlazaba todos los puestos avanzados de la línea defensiva israelí Bar Lev. Ligeramente al este de Lexicón había un segundo eje, conocido como la Carretera de Artillería. Casi cortando en dos el triángulo y extendiéndose hacia el sudoeste desde Tasa a Lexicón, había otro eje, denominado Akavish. Finalmente, al oeste de la confluencia de Akavish y la Carretera de Artillería estaba Tirtur, una ruta construida antes de la guerra para traer los componentes del puente hasta el Canal. Fue en estos ejes donde se decidió el resultado de las batallas de la Granja China y, por extensión, de toda la operación israelí para cruzar el Canal de Suez.



pañía quería abrir fuego sobre otra. Bengalas de iluminación ocasionalmente disparadas por los egipcios obligaban a los paracaidistas a echarse cuerpo a tierra, lo que ralentizaba su avance aún más. El jefe de la brigada, el coronel Uzi Ya'iri, ordenó a Mordecai forzar el ritmo. De repente, un jefe de compañía informó: "Veo algo sospechoso. Una forma blanca sobre las dunas". Los hombres esperaron sin disparar; podían ser carristas israelíes que habían quedado aislados al ser averiados sus vehículos. Entonces, los israelíes comenzaron a ser tiroteados. Eran las 01,00 horas del 17 de octubre.

La Compañía B, mandada por Yakov Levy, estaba en el flanco norte del batallón, dirigiendo su avance. La compañía se lanzó sobre el origen de los dos disparos y Levy fue herido. Se vendó como pudo, dirigió otra carga y fue herido por segunda vez. Tras tres intentos fallidos de atacar la fuente de los disparos, informó a Mordecai: "Ni siquiera se puede hablar de atacar. Es imposible con la fuerza a mi disposición". Mordecai no sabía el tamaño de la fuerza que atacaba a Levy. Intentó conseguir esta información del jefe de compañía, pero se le dijo que Levy estaba muerto. Eyal Raz, el segundo de Levy, estaba malherido. El tercero al mando de la compañía, Jacky Hakim, también estaba muerto.

En cuestión de minutos, dos de las cuatro compañías del batallón se vieron atrapadas bajo el fuego

Mordecai envió refuerzos para ayudar al repliegue de la Compañía B y después ordenó a la Compañía C de Aharon Margal que atacase la posición egipcia por la izquierda. Este ataque fue recibido con fuego de ametralladoras pesadas. Margal vio cómo caían sus hombres y después recibió un balazo en la garganta, muriendo posteriormente camino del hospital.

Así, al cabo de unos minutos de haber empezado la refriega, dos de las cuatro compañías del batallón estaban atrapadas bajo el fuego, con muchos soldados muertos o heridos y sin posibilidad de atacar la fuente de los disparos. Los soldados de la Compañía B eran incapaces de llegar hasta sus compañeros heridos. (Después se descubrió que había 10 ametralladoras Goryanov, dos secciones de carros y dos compañías de infantería armadas con misiles contracarro en el pequeño sector de donde procedía el fuego. Tras esta posición había otra y después otra, y así hasta los propios edificios de la Granja China.)

Mordecai ordenó a su Compañía E –la de reserva del batallón, por entonces situada en Tirtur– que se trasladase hacia la Compañía B para ver si era posible lanzar otro asalto y, si no lo era, sacar de allí a los heridos. La Compañía E se lanzó hacia el norte, cayó bajo el fuego inmediatamente y sufrió numerosas



Extremo izquierdo: Exhausto, un soldado aprovecha un respiro para descabezar un sueño. Izquierda: Un paracaidista apunta con su ametralladora ligera FN. Tanto los carristas (abajo, izquierda) como los enfermeros paracaidistas (abajo, derecha) sufrieron numerosas bajas. Inferior, derecha: Un soldado herido es evacuado.

bajas. Un segundo intento consiguió establecer contacto con la Compañía B. Los hombres de la Compañía E empezaron a evacuar a los heridos, trasladándose detrás de una pequeña loma situada a 200 m. Esto llevó toda la noche, bajo el fuego egipcio y sólo a costa de un gran esfuerzo. Por la mañana, 60 heridos estaban concentrados detrás de la loma, que fue bautizada, con bastante lógica, "Loma de los Heridos". Los supervivientes de la Compañía C, para entonces en el flanco del batallón, empezaron a evacuar a sus propios heridos hacia el puesto de curas del batallón, al tiempo que disparaban contra los egipcios con todas las armas a su disposición.

Para entonces –las 03,00– Mordecai se dio cuenta de que se enfrentaba a una gran concentración enemiga. Cada nuevo asalto resultaba en nuevas bajas. Estaba claro que los paracaidistas no podían expulsar a los egipcios de sus posiciones. Todo lo que podían hacer era esperar a ser evacuados. Mordecai ordenó a sus hombres que se atrincherasen, buscasen refugio y devolviesen el fuego al enemigo. "No les dejéis ni levantar la cabeza", ordenó, "vamos a aguantar a toda costa."

Faltaban dos horas para amanecer. El general de división Adan, cuya unidad había asumido el control de las batallas de la Granja China, sabía que si el puente israelí no estaba en el agua por la mañana pasaría otro día sin que fuese posible tenderlo sobre el Canal. Así, mientras la 35.ª Brigada combatía en la Granja China, los carros y TOA se dirigían por Akavish hacia el punto de cruce israelí. El avance del convoy en el mismo era la preocupación de los comandantes del frente, que aún desconocían el apuro de los paracaidistas. Sólo a las 04,00 informó Adan a sus superiores de que el ataque paracaidista tenía serias dificultades.

Durante la noche, los paracaidistas abandonaron sus posiciones para poner en lugar seguro a los heridos

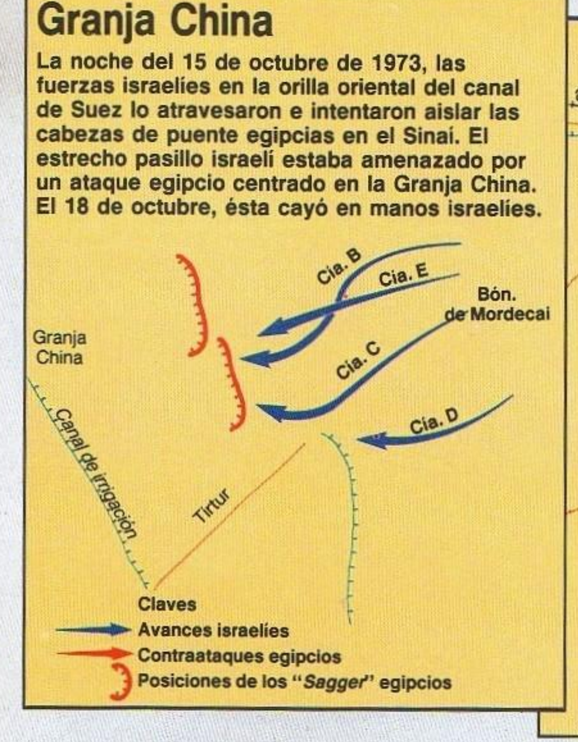
Cuando el comandante paracaidista contactó con Adan y le pidió permiso para evacuar y reagruparse, Adan dudó, pues no deseaba autorizarlo sin la aprobación del general de división Shmuel Gonen, responsable del Mando Meridional, y del teniente general Chaim Bar Lev, antiguo jefe de estado mayor que había sido nombrado "Comandante del Frente" (reemplazando así en realidad a Gonen). Gonen, cuando oyó la petición, respondió que sólo los heridos serían evacuados. Lo que el mando israelí no advirtió era que con esa solicitud no se pedía abandonar la batalla, sino sólo un relevo.

Mordecai pidió un refuerzo de carros y fuerzas de rescate. Su principal preocupación en aquel momento era que llegasen a escena carros egipcios y destruyesen lo que quedaba de su batallón. Los TOA israelíes enviados evacuaron a algunos de los heridos y prometieron volver. No lo hicieron. Mordecai ordenó que los heridos fuesen evacuados en camillas. Cada intento de rescate atraía una lluvia de fuego pesado procedente de las posiciones egipcias. Durante toda la noche, los paracaidistas dejaron sus posiciones para correr y poner a salvo a los que habían sido alcanzados. Si esos enfermeros de contingencia eran alcanzados –y muchos lo fueron–, otros ocupaban su lugar. Y así fue durante toda la batalla.

Cuando salió la Luna se recrudeció el fuego enemigo. El fuego de carros procedía de los flancos egipcios, mientras que el de ametralladoras proveniente del centro de sus posiciones barría el área. La artillería egipcia localizó las posiciones israelíes y empezó a batirlas. La infantería egipcia disparaban incluso misiles "*Sagger*" contra los israelíes atrincherados frente a ellos. En respuesta, Mordecai instaló una línea defensiva en frente de los egipcios, entre 70 y 100 m de sus posiciones. Ordenó a sus hombres que conservasen munición y disparasen sólo a objetivos claramente definidos.

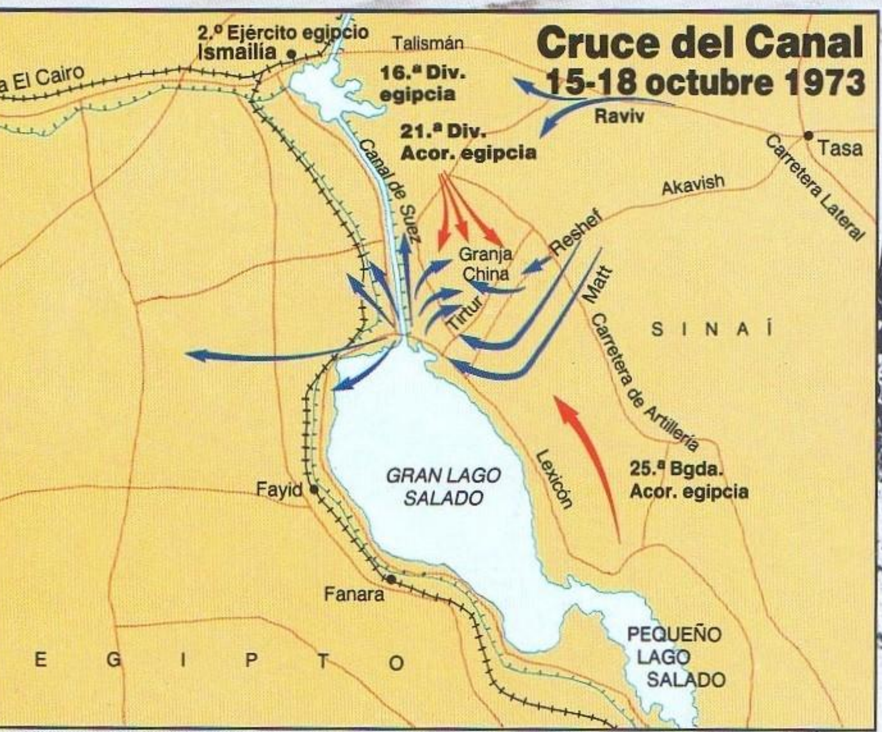
Se envió un batallón de carros de la 460.ª Brigada Acorazada israelí, mandado por el teniente coronel Ehud, antiguo oficial paracaidista, para rescatar al batallón atrapado. Los carristas, muchos de ellos en





Granja China

La noche del 15 de octubre de 1973, las fuerzas israelíes en la orilla oriental del canal de Suez lo atravesaron e intentaron aislar las cabezas de puente egipcias en el Sinaí. El estrecho pasillo israelí estaba amenazado por un ataque egipcio centrado en la Granja China. El 18 de octubre, ésta cayó en manos israelíes.





Associated Press

su bautismo de fuego, entraron en aquel territorio desconocido sin saber la localización exacta de los egipcios ni de los hombres de Mordecai. La temprana niebla matinal no facilitaba para nada su tarea y Ehud informó que no lo conseguiría. Después se realizó otro intento de contactar con los paracaidistas atrapados. Mordecai dijo a Ehud que lanzaría una granada de humo de color, pero después admitió: "Sabía que en el momento en que estallase la granada, ello atraería el fuego enemigo, lo que, por supuesto, ocurrió. Los egipcios atacaron mi posición con todo lo que tenían". Aún así, la idea funcionó, pues Ehud consiguió llegar hasta el batallón atrapado. Mordecai ordenó a sus hombres que se preparasen para un asalto conjunto con los carros de combate. Éstos avanzaron hacia los egipcios, pero, a los pocos minutos, tres de ellos estaban en llamas, consecuencia de impactos directos de misiles egipcios. Los paracaidistas recibieron entonces la orden de rescatar a la fuerza de rescate.

Un superviviente de este desesperado trance, Sasson Gur Ariyeh, contó posteriormente:

Superior, izquierda: Unos soldados contemplan cómo un carro israelí M48 cruza uno de los puentes de pontones tendido en el canal de Suez. La instalación de estos vitales puntos de cruce fue posible gracias a la bravura y persistencia de la 35.ª Brigada Paracaidista a pesar de las numerosas bajas padecidas durante el encarnizado combate en la Granja China. Una vez rota la línea oriental en el canal, el camino quedó libre para el rápido e ininterrumpido avance de los carros y las tropas israelíes (centro) y el empuje final hacia el sur, en dirección a Suez. (inferior).

Sholomo Arad

"A las 07,30, llegaron unos Zelda para rescatarnos, acompañados de siete Patton. Los egipcios dispararon misiles contra ellos y en media hora todos los carros estaban ardiendo. Uno de ellos se incendió cerca de mi posición. Tres ocupantes salieron, uno de ellos en llamas. Me lancé sobre él, haciendo que se revolcase por la arena para sofocar el fuego.

"Sus compañeros nos gritaban para que los sacásemos antes de que el carro explosionase. Había muchos heridos tendidos alrededor y corrimos como demonios para retirarlos. No lo conseguimos. Siete paracaidistas murieron cuando el vehículo explosionó. Yo fui gravemente herido en el estómago. Mi amigo Sholmo tenía una pierna amputada. Le dije a los médicos que me dejasen y le atendiesen a él. Un médico se arrastró hacia él, pero recibió una bala en la cabeza. El otro médico fue alcanzado pocos segundos después.

"Un oficial herido nos dijo que aguantásemos, pues iba a por ayuda. Después supe que había estado arrastrándose cinco horas hasta que llegó hasta nuestros muchachos."

Gur Ariyeh seguiría tendido hasta la tarde, en que fue evacuado viendo cómo quienes estaban alrededor suyo morían lentamente. Sholmo recuperó el conocimiento el tiempo suficiente de decir: "¿Ves esa pierna de allí? Pues es mía". Y murió. El batallón de Ehud se vio obligado a retirarse.

"Nos quedamos sin munición y nuestras posibilidades de salir vivos eran más remotas a cada minuto que pasaba"

A pesar de sus pérdidas, el batallón paracaidista combatió durante 14 horas antes de ser finalmente evacuado. Los intentos egipcios de eliminar la posición paracaidista con fuego de ametralladoras pesadas, artillería y carros fracasaron. Yitzhak Mordecai comentó después:

"No sé de donde sacaron fuerzas mis hombres. Nos quedamos sin munición y nuestras posibilidades de salir vivos se hacían cada vez más remotas a cada minuto que pasaba. Durante toda la batalla no oí que nadie dijese «Vámonos ya de aquí».

De hecho, los paracaidistas se negaron a abandonar la batalla sin una orden oficial de hacerlo. Ésta llegó aquella tarde, pero los hombres estaban aún en posiciones muy expuestas y no podían moverse hasta que llegaron los TOA para rescatarlos, escuadra por escuadra: fueron remplazados por carros de combate. Mordecai estuvo entre los últimos en salir. Aquella noche, recibió el primer recuento exacto de bajas: 40 muertos y aproximadamente 100 heridos.

Los paracaidistas aún estaban recuperándose de su ordalía cuando recibieron la orden de prepararse para otro ataque sobre la Granja China. Se dijo a Mordecai que el ataque tendría lugar aquella noche. A diferencia de Arnhem –si hay que creer en la leyenda–, ningún paracaidista dijo nada sobre su alegría por ir otra vez. Algunos protestaron cuando Mordecai dijo posteriormente que fuerzas frescas estaban atacando la Granja China y que ni él ni sus hombres hacían ya falta.

El asalto de la 35.ª Brigada Paracaidista sobre la Granja China no consiguió su objetivo de limpiar la zona de enemigos, lo que sólo conseguirían, tras nuevos combates, las brigadas acorazadas. Aún así, aparte de acrecentar su ya envidiable leyenda, los paracaidistas israelíes que combatieron allí sí consiguieron entretener a los egipcios el tiempo suficiente para que los tan necesarios hombres y suministros viajasen por las rutas temporalmente abiertas hacia el Canal.

Abajo: Pilotos del 71.° Escuadrón (Águila) forman junto a uno de los Hurricane Mk 1 con los que esta unidad comenzó a operar, en febrero de 1941. Los nuevos reclutas pasaron un breve período de entrenamiento en el Miles Master (superior, derecha). El coronel Charles Sweeney (extremo superior, derecha) fue nombrado capitán de grupo honorario por su participación en la creación del escuadrón.



ÁGUILAS AMERICANAS

Los norteamericanos que se ofrecieron voluntarios para combatir en el 71.° Escuadrón (Águila) de la RAF en 1940 demostraron ser un adversario de consideración para la *Luftwaffe*

El 19 de setiembre de 1940 se formó el primer Escuadrón Águila de voluntarios norteamericanos en la base de Church Fenton, Yorkshire. La idea de crear una unidad de caza con estadounidenses dentro de la Real Fuerza Aérea británica (RAF), al estilo de la famosa *Escadrille Lafayette* norteamericana de la *Aviation Militaire* francesa en la Primera Guerra Mundial, no partió del Ministerio del Aire sino de una rica familia norteamericana, los Sweeney. Charles Sweeney, un hombre de negocios afincado en Londres, escribió a las autoridades en junio de 1940 proponiendo que se reclutase voluntarios con experiencia de vuelo de Estados Unidos a expensas de su familia y se agrupasen en un "Cuerpo de Defensa Aérea Norteamericano" dentro de la RAF. Un esquema similar había servido para proporcionar pilotos al *Armée de l'Air* antes del derrumbamiento de Francia, y el artista de aviación estadounidense (y antiguo piloto del Real Cuerpo de Vuelo) Clayton Kinght ya estaba reclutando ciudadanos norteamericanos para la Real Fuerza Aérea canadiense. Toda esta actividad, incidentalmente, rompía de modo flagrante las leyes de neutralidad de EE UU. Charles Sweeney propuso que su unidad de voluntarios estuviese bajo el mando de su tío el coronel Charles Sweeney, que había disfrutado de una sorprendente carrera como aventurero militar en muchas partes del mundo, además de servir con la Legión Extranjera francesa y la Fuerza Expedicionaria de EE UU durante la Primera Guerra Mundial. Para entonces, el coronel Sweeney, ya casi sexagenario, era demasiado viejo para el mando activo, pero fue nombrado capitán de grupo honorario de la RAF por la labor de la familia de Sweeney en la fundación del Escuadrón Águila.

Denominado 71.° Escuadrón, su primer oficial al mando fue en realidad un británico, el jefe de escuadrón Walter Churchill, un pariente lejano del primer ministro y que había mandado el 605.° Escuadrón durante la Batalla de Inglaterra. Churchill sería sustituido por un oficial norteamericano, el jefe de escuadrón W. R. G. Taylor. Éste había servido como piloto en la Armada norteamericana y el Arma Aérea de la Flota británica antes de ser transferido a la RAF. Este sistema de mando doble había sido instituido para los escuadrones polacos y checoslovacos del Mando de Caza, y la idea consistía en que un jefe experimenta-

IWM

IWM

Derecha: El jefe de escuadrón Taylor da instrucciones a sus pilotos antes de una misión (abajo).

IWM

IWM



ESCUADRONES ÁGUILA

Tras la creación del primer Escuadrón Águila, el 71.º Escuadrón, en setiembre de 1940, se disponía de suficientes voluntarios norteamericanos para la formación de otras dos unidades en 1941. El segundo, el 121.º Escuadrón, se formó el 14 de mayo de 1941 en Kirton-in-Lindsey, Lincolnshire. Su oficial en jefe británico, el jefe de escuadrón R. P. R. Powell, era un veterano de la Batalla de Inglaterra y sus dos comandantes de vuelo también eran expertos pilotos de caza de la RAF. Inmediatamente se lanzaron a un riguroso programa de entrenamiento de los inexpertos voluntarios norteamericanos y, a los dos meses de su formación el 121.º Escuadrón fue declarado operacional. Inicialmente fue equipado con aviones Hurricane, pero en octubre de 1941 el escuadrón pasó a los Spitfire. En febrero dio escolta al ataque de los bombarderos contra los cruceros de batalla alemanes *Scharnhorst* y *Gneisenau*, que cruzaron temerariamente el canal de la Mancha.

El 133.º se formó en Coltishall, Norfolk, el 29 de julio de 1941. Su primer oficial en jefe, el jefe de escuadrón George Brown, había sido uno de los comandantes de vuelo británicos del 71.º Escuadrón. En dos meses, el tercer Escuadrón Águila era ya operacional con aviones Hurricane, pero prestó poco servicio hasta la primavera de 1942, en que se unió al Ala de Biggin Hill, con aparatos Spitfire Mk VB. Al igual que el 71.º Escuadrón, el 133.º Escuadrón operó profusamente durante el fracasado desembarco de Dieppe.

VOLUNTARIOS NORTE-AMERICANOS

Los pilotos del primer Escuadrón Águila, el 71.°, formaban un grupo muy variado, con pocas cosas en común aparte de un incansable espíritu de aventura. Tres de esos hombres, los oficiales de vuelo E. Q. "Gene" Tobin, Andy B. Madedoff y V. C. "Shorty" Keough, habían servido en el 609.° Escuadrón de la RAF durante la Batalla de Inglaterra. Tobin y Mamedoff, éste último un ruso blanco, se habían ofrecido voluntarios para combatir con la Fuerza Aérea finlandesa durante la llamada Guerra de Invierno. El oficial de vuelo William Dunn, que se unió al Escuadrón Águila en la primavera de 1941, había venido a Gran Bretaña como suboficial en una unidad de infantería del Ejército canadiense. Irónicamente, Chesley Peterson había empezado su entrenamiento con el Cuerpo Aéreo del Ejército norteamericano en 1939, pero había sido rechazado por falta de aptitudes básicas de vuelo. Entró a trabajar en la Douglas Aircraft Company, en California, antes de ser reclutado por el coronel Charles Sweeney para servir en la RAF. Pocos de los voluntarios tenían fuertes razones personales para oponerse a la agresión nazi, pero una excepción era el oficial piloto S. M. "Mike" Kolendorski, un norteamericano de origen polaco. Fue el primer Águila muerto por acción del enemigo. Numerosos norteamericanos se alistaron en la Real Fuerza Aérea canadiense (RCAF) por propia iniciativa y después se abrieron paso hasta los Escuadrones Águila. Richard L. "Dixie" Alexander, que había sido rechazado por el Cuerpo Aéreo del Ejército norteamericano por falta de interés por la instrucción de vuelo, aprendió a volar en la RCAF. Donald Blakeslee también se unió a la RCAF y efectuó sus primeras salidas en el 401.° Escuadrón canadiense en Gran Bretaña antes de pasar al 133.° Escuadrón Águila.

do de la RAF instruyese pilotos que ya tuvieran considerable experiencia militar. Sin embargo, en el caso del Escuadrón Águila, la situación era bastante diferente y el sistema produjo algunas fricciones. Muchos de los voluntarios norteamericanos veían con impaciencia que la RAF insistiese en que se les diese una instrucción completa en los procedimientos y tácticas antes de ser enviados al combate. Más aún, los más expertos pilotos norteamericanos que se habían unido a la RAF antes de la formación del Escuadrón Águila solían desanimarse al ser asignados a esta unidad novata. Varios de estos pilotos habían combatido en la Batalla de Inglaterra con los escuadrones de caza de la RAF y querían permanecer en ellos en lugar de ser asignados a un escuadrón de norteamericanos.

Los incipientes problemas de moral en el 71.° Escuadrón se vieron incrementados por un cambio inicial y no previsto en su cúpula de mando. El jefe de escuadrón Churchill sufría sinusitis y finalmente se le indicó que no volase.

Desgraciadamente, Taylor no cayó bien entre los pilotos del Escuadrón Águila. Por suerte, la situación se arregló con el nombramiento del jefe de escuadrón Henry "Paddy" Woodhouse como siguiente oficial británico al mando. Su calma y liderazgo, combinados con su insistencia en conseguir el más alto nivel en las disciplinas de vuelo, pronto dio forma a este dispar grupo de aventureros norteamericanos, convirtiéndolo en una efectiva unidad de caza. Aun así, y cuando estaba todavía bajo el mando de Taylor, el bautismo de fuego del escuadrón, en la primavera de 1941, fue favorable. Mientras operaban desde Martlesham Heath, en Suffolk, los Hurricane del escuadrón realizaron patrullas de convoyes y mantuvieron una disponibilidad constante para intercepciones defensivas. Su primera escaramuza con el enemigo tuvo lugar el 17 de abril, cuando el oficial G. A. "Gus" Daymond atacó un Dornier Do 17, aparentemente sin consecuencias.

La primera victoria confirmada de los Águilas no llegaría hasta el 3 de julio, cuando el 71.° Escuadrón estaba operando como parte de Ala de North Weald. El agraciado fue el oficial William R. Dunn, que volaba como punto del jefe de escuadrón Woodhouse en una misión de escolta sobre Francia. Dunn vio un Messerschmitt Bf 109F lanzándose en picado a través de la formación de bombarderos y, dando gases, le atacó por babor. Posteriormente relató:

"A una distancia de unos 50 m (el "humo" llenaba todo mi parabrisas) pude ver cómo las balas de mis ametralladoras regaban el ala y el fuselaje del alemán. Entonces empezó a soltar humo. Insistí en



IWM

Fotografía principal: Dos Hurricane sobrevuelan el aeródromo. Entre los ases de los Águilas estaban el oficial piloto William Dunn (derecha), que consiguió la primera victoria del grupo y (extremo superior, derecha) el teniente de patrulla Gus Daymond (en la cabina), fotografiados junto al jefe de escuadrón Chesley Paterson.

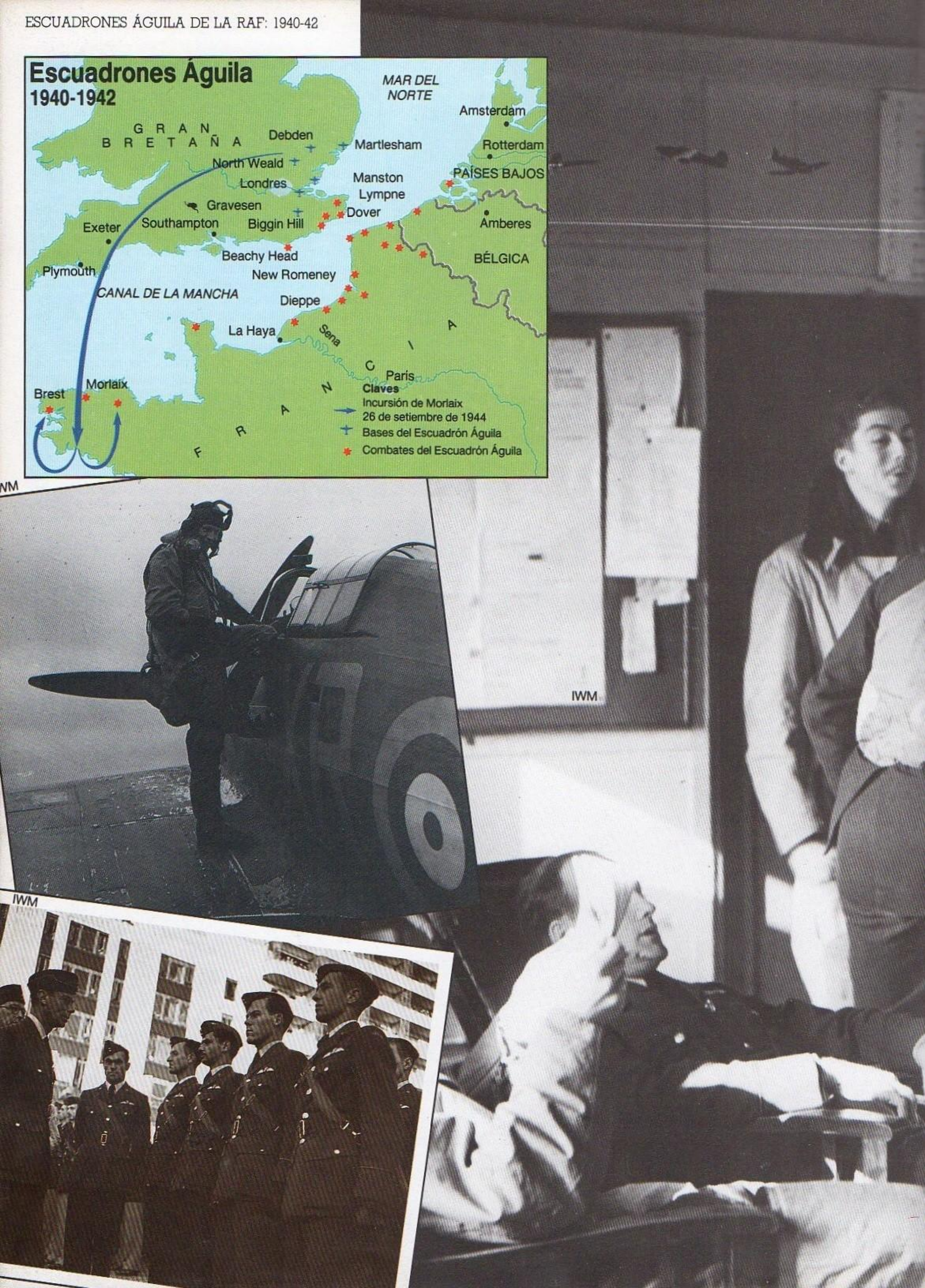


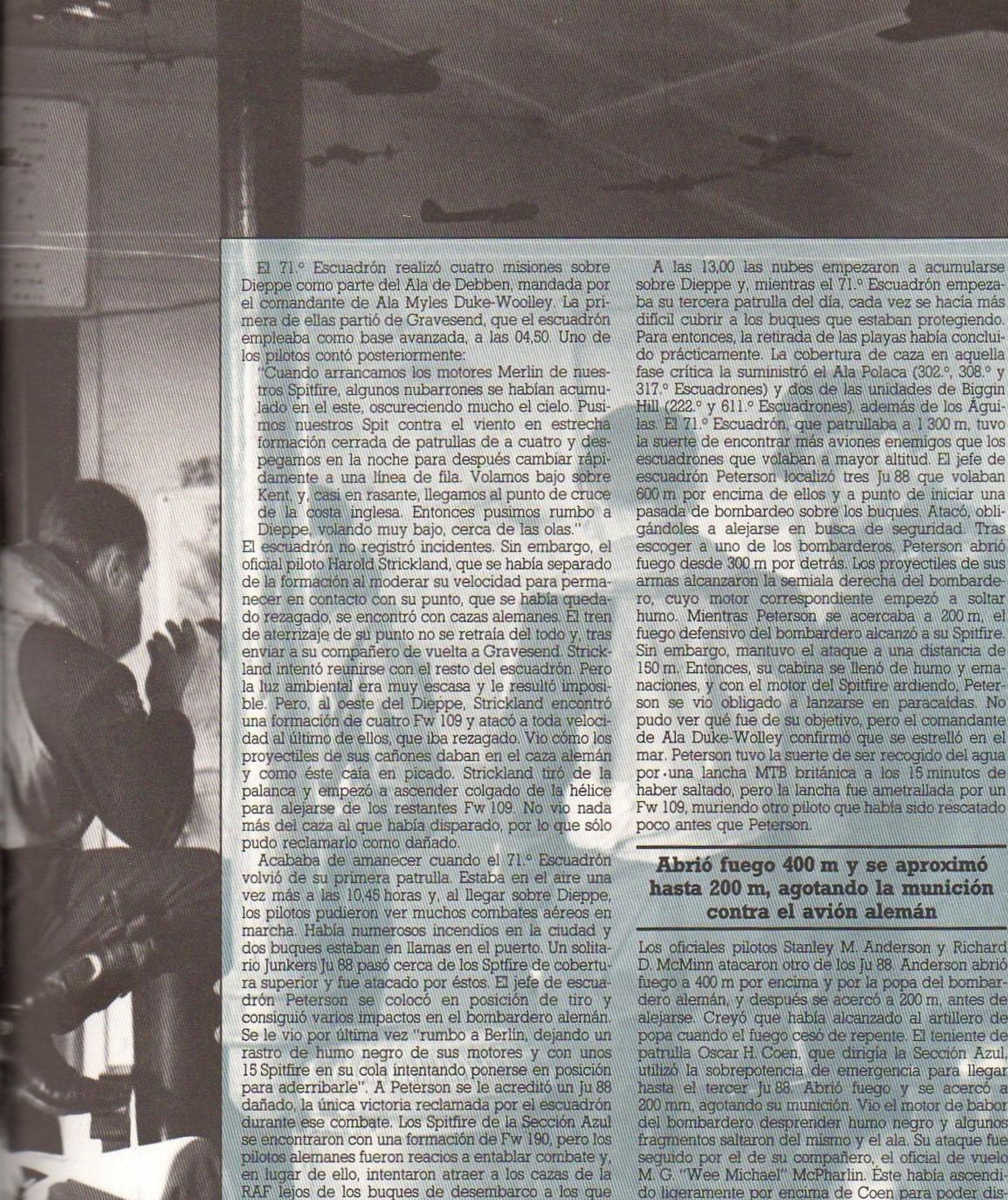
el ataque hasta una altitud de 1 000 m, disparando de nuevo a bocajarro. Entonces el 109 empezó a arder furiosamente, cayó en picado y se estrelló en mitad de una infernal explosión cerca de un cruce de carreteras."

Dunn se convirtió en el primer as del Escuadrón Águila y, de hecho, también el primero norteamericano de la Segunda Guerra Mundial. Su cuarta y quinta victoria las consiguió el 27 de agosto, pero Dunn fue herido en esta acción y, tras sanar, fue enviado a otro escuadrón. Curiosamente, nunca recibió el reconocimiento que merecía por tales logros, pese a que han sido corroborados por completo tras las investigaciones de posguerra en los registros oficiales.

Fue en agosto de 1941 cuando el 71.° Escuadrón pasó del Hurricane al Spitfire, con el que continuó realizando misiones de escolta de bombarderos, patrullas ofensivas y "Ruhbarbs" (incursiones de pequeñas formaciones de cazas sobre territorio enemigo en busca de objetivos de fortuna). En noviembre de 1941, uno de los pilotos más sobresalientes del escuadrón, Chesley G. Peterson, fue ascendido a jefe de escuadrón y tomó el mando de la unidad. Demostró ser un comandante bravo y hábil, y, cuando los tres Escuadrones Águila de la RAF fueron transferidos al 4.° Grupo de Caza de la USAAF, Peterson fue ascendido a coronel y se convirtió en el comandante del grupo a la edad de 23 años. El mejor de los pilotos del 71.° Escuadrón, en términos de aviones enemigos destruidos, fue Gus Daymond, que derribó un Focke-Wulf Fw 190 el 1 de junio de 1942, su sexta victoria. El invierno de 1941-42 había sido un período tranquilo para los escuadrones del Mando de Caza, pero, al volver el buen tiempo, en la primavera se intensificaron los combates aéreos, culminando en las grandes batallas de cazas sobre la cabeza de playa de Dieppe el 19 de agosto de 1942.

Abajo, izquierda: Tres de los primeros reclutas del escuadrón fueron (de izquierda a derecha) los oficiales pilotos Tobin, Keough y Mamedoff, que muestran su nueva insignia. Otro de los primeros voluntarios fue Michel Kolendorski (abajo, derecha). Harold Strickland (arriba, izquierda) era, con sus 38 años, uno de los más veteranos. Aquí aparece en su avión, donado por la Corporación de Manchester.


Escuadrones Águila
1940-1942
MAR DEL NORTE
GRAN BRETAÑA
Debden
Martlesham
North Weald
Londres
Gravesen
Manston
Lympne
Dover
Biggin Hill
Southampton
Exeter
Beachy Head
Plymouth
New Romeney
CANAL DE LA MANCHA
Dieppe
La Haya
Sena
Amsterdam
Rotterdam
PAÍSES BAJOS
Amberes
BÉLGICA
FRANCIA
París
Brest
Morlaix
Claves
Incursión de Morlaix
26 de setiembre de 1944
Bases del Escuadrón Águila
Combates del Escuadrón Águila
IWM
IWM
IWM



El 71.° Escuadrón realizó cuatro misiones sobre Dieppe como parte del Ala de Debben, mandada por el comandante de Ala Myles Duke-Woolley. La primera de ellas partió de Gravesend, que el escuadrón empleaba como base avanzada, a las 04,50. Uno de los pilotos contó posteriormente:

"Cuando arrancamos los motores Merlin de nuestros Spitfire, algunos nubarrones se habían acumulado en el este, oscureciendo mucho el cielo. Pusimos nuestros Spit contra el viento en estrecha formación cerrada de patrullas de a cuatro y despegamos en la noche para después cambiar rápidamente a una línea de fila. Volamos bajo sobre Kent, y, casi en rasante, llegamos al punto de cruce de la costa inglesa. Entonces pusimos rumbo a Dieppe, volando muy bajo, cerca de las olas."

El escuadrón no registró incidentes. Sin embargo, el oficial piloto Harold Strickland, que se había separado de la formación al moderar su velocidad para permanecer en contacto con su punto, que se había quedado rezagado, se encontró con cazas alemanes. El tren de aterrizaje de su punto no se retraía del todo y, tras enviar a su compañero de vuelta a Gravesend, Strickland intentó reunirse con el resto del escuadrón. Pero la luz ambiental era muy escasa y le resultó imposible. Pero, al oeste del Dieppe, Strickland encontró una formación de cuatro Fw 109 y atacó a toda velocidad al último de ellos, que iba rezagado. Vio cómo los proyectiles de sus cañones daban en el caza alemán y como éste caía en picado. Strickland tiró de la palanca y empezó a ascender colgado de la hélice para alejarse de los restantes Fw 109. No vio nada más del caza al que había disparado, por lo que sólo pudo reclamarlo como dañado.

Acababa de amanecer cuando el 71.° Escuadrón volvió de su primera patrulla. Estaba en el aire una vez más a las 10,45 horas y, al llegar sobre Dieppe, los pilotos pudieron ver muchos combates aéreos en marcha. Había numerosos incendios en la ciudad y dos buques estaban en llamas en el puerto. Un solitario Junkers Ju 88 pasó cerca de los Sptfire de cobertura superior y fue atacado por éstos. El jefe de escuadrón Peterson se colocó en posición de tiro y consiguió varios impactos en el bombardero alemán. Se le vio por última vez "rumbo a Berlín, dejando un rastro de humo negro de sus motores y con unos 15 Spitfire en su cola intentando ponerse en posición para aderribarle". A Peterson se le acreditó un Ju 88 dañado, la única victoria reclamada por el escuadrón durante ese combate. Los Spitfire de la Sección Azul se encontraron con una formación de Fw 190, pero los pilotos alemanes fueron reacios a entablar combate y, en lugar de ello, intentaron atraer a los cazas de la RAF lejos de los buques de desembarco a los que estaban cubriendo.

A las 13,00 las nubes empezaron a acumularse sobre Dieppe y, mientras el 71.° Escuadrón empezaba su tercera patrulla del día, cada vez se hacía más difícil cubrir a los buques que estaban protegiendo. Para entonces, la retirada de las playas había concluido prácticamente. La cobertura de caza en aquella fase crítica la suministró el Ala Polaca (302.°, 308.° y 317.° Escuadrones) y dos de las unidades de Biggin Hill (222.° y 611.° Escuadrones), además de los Águilas. El 71.° Escuadrón, que patrullaba a 1 300 m, tuvo la suerte de encontrar más aviones enemigos que los escuadrones que volaban a mayor altitud. El jefe de escuadrón Peterson localizó tres Ju 88 que volaban 600 m por encima de ellos y a punto de iniciar una pasada de bombardeo sobre los buques. Atacó, obligándoles a alejarse en busca de seguridad. Tras escoger a uno de los bombarderos, Peterson abrió fuego desde 300 m por detrás. Los proyectiles de sus armas alcanzaron la semiala derecha del bombardero, cuyo motor correspondiente empezó a soltar humo. Mientras Peterson se acercaba a 200 m, el fuego defensivo del bombardero alcanzó a su Spitfire. Sin embargo, mantuvo el ataque a una distancia de 150 m. Entonces, su cabina se llenó de humo y emanaciones, y con el motor del Spitfire ardiendo, Peterson se vio obligado a lanzarse en paracaídas. No pudo ver qué fue de su objetivo, pero el comandante de Ala Duke-Wolley confirmó que se estrelló en el mar. Peterson tuvo la suerte de ser recogido del agua por una lancha MTB británica a los 15 minutos de haber saltado, pero la lancha fue ametrallada por un Fw 109, muriendo otro piloto que había sido rescatado poco antes que Peterson.

Abrió fuego 400 m y se aproximó hasta 200 m, agotando la munición contra el avión alemán

Los oficiales pilotos Stanley M. Anderson y Richard D. McMinn atacaron otro de los Ju 88. Anderson abrió fuego a 400 m por encima y por la popa del bombardero alemán, y después se acercó a 200 m, antes de alejarse. Creyó que había alcanzado al artillero de popa cuando el fuego cesó de repente. El teniente de patrulla Oscar H. Coen, que dirigía la Sección Azul, utilizó la sobrepotencia de emergencia para llegar hasta el tercer Ju 88. Abrió fuego y se acercó a 200 mm, agotando su munición. Vio el motor de babor del bombardero desprender humo negro y algunos fragmentos saltaron del mismo y el ala. Su ataque fue seguido por el de su compañero, el oficial de vuelo M. G. "Wee Michael" McPharlin. Éste había ascendido ligeramente por encima de Coen para poder disparar sin riesgo de alcanzar a su líder. Concentrado en el fuselaje del bombardero, disparó una larga ráfaga de fuego de cañón y ametralladora. El humo del Ju 88 se espesó y aparecieron llamas en la semiala de babor. En aquel momento, McPharlin localizó dos Fw 190 a punto de alcanzarle y se vio obligado a alejarse del bombardero alemán y dar la vuelta para afrontar aquel ataque. Observó por última vez al Ju 88

Fotografía principal: Los pilotos se relajan en el barracón de alerta, de cuyo techo cuelgan maquetas de identificación. Centro, izquierda: El oficial piloto Luke Allen posa en el ala de su Hurricane. Inferior, izquierda: El rey Jorge VI pasa revista al escuadrón.

Misión cumplida: Dos pilotos acaban de descender de sus aparatos. El escuadrón recibió sus primeros Hurricanes Mk 1 en noviembre de 1940 para sustituir a los insatisfactorios Brewster F2A Buffalo con los que se le equipó al principio. Este avión, desarrollado originalmente para la Armada norteamericana, era inadecuado para las operaciones desde tierra. El jefe de escuadrón Churchill consiguió que los sustituyesen ordenando a sus pilotos que aterrizasen con el aterrizador de cola bloqueado. El escuadrón voló en los Hurricane hasta agosto de 1941, en que se convirtió al Spifire.

cayendo en picado hacia el mar. Se le admitió un derribo probable. McPharlin se zafó de los Fw 190 en unas nubes, pero su compás había sido alcanzado por el fuego enemigo y tuvo dificultades para poner rumbo a casa. Orientándose por la situación del sol, voló hacia el mar. Sin embargo, la escaramuza con los cazas alemanes había agotado casi todo su combustible y sus depósitos quedaron vacíos antes de llegar a la costa inglesa. McPharlin no tuvo más alternativa que saltar. Remó los doce kilómetros restantes hasta la costa en su bote, tras conseguir estimularse con las tabletas de bencedrina de su equipo de emergencia.

"No podíamos pedir mejores compañeros con los que llegar al final de esta lucha"

La cuarta salida de los Águilas aquel día encontró al convoy de Dieppe a mitad de camino en el Canal, rumbo a puerto. El tiempo había empeorado a las 17,00 horas, con nubes bajas y chubascos aislados cubriendo a los bombarderos y Fw 190 que intentaban hostigar a los incursores. El comandante de Ala Duke-Woolley iba al frente de su Ala de Debden, compuesta por los Escuadrones 71.°, 124.° y 232.°. El 71.° Escuadrón, como Peterson no había regresado aún, era mandado por el teniente de patrulla Gus Daymond. Apareció una formación de Fw 190, y Daymond situó el Escuadrón Águila para un ataque por arriba, con el Sol a la espalda. Sin embargo, los pilotos alemanes no aceptaron el desafío y se retiraron a gran velocidad hacia Le Touquet. Mientras atardecía, el último buque del convoy tenía a la vista Beachy Head, por lo que el escuadrón regresó a Gravesend. El personal de tierra, anticipando una nueva patrulla, repostó y rearmó rápidamente los Spitfire, pero el combate del día había terminado.

En el verano de 1942, la USAAF había empezado a acumular unidades en Gran Bretaña. Los Boeing B-17 Flying Fortress de la Octava Fuerza Aérea llevaron a cabo su primera misión de bombardeo sobre Francia el 17 de agosto. El 21 de agosto, el 71.° Escuadrón tenía que formar parte de la escolta de caza de una formación de doce B-17 que fue enviada a bombardear astilleros en Rotterdam. Desgraciadamente, hubo una completa confusión de órdenes, con el resultado de que los Spitfire no se reunieran con los bombarderos. Los B-17 fueron atacados por cazas y se vieron obligados a abortar su misión. Sin embargo, en las siguientes semanas, mientras los aviadores de la USAAF conseguían experiencia, la cooperación entre los bombarderos de la Octava Fuerza Aérea y los cazas de escolta de la RAF mejoró gradualmente. El 5 de setiembre, el 71.° Escuadrón escoltó 31 B-17 rumbo a Rouen, la mayor incursión realizada por los bombarderos norteamericanos hasta entonces. Todos los cuatrimotores volvieron a salvo a la base. Pero no todas las misiones de escolta iban a ir tan bien. El 26 de setiembre, el tercer Escuadrón Águila (El 133.° Escuadrón) acompañó a los B-17 hacia Morlaix, en Bretaña. El mal tiempo y los fuertes vientos causaron el caos en la navegación de los bombarderos y, finalmente, sus escoltas se encontraron sobre Brest sin combustible suficiente para llegar a la costa inglesa. La RAF perdió diez de sus nuevos Spitfire Mk IX como resultado de este fiasco.

Se había decidido que los tres Escuadrones Águila de la RAF debían incorporarse a la Octava Fuerza Aérea de la USAAF y el cambio tuvo lugar el 29 de setiembre de 1942. En una ceremonia formal, el comandante en jefe del Mando de Caza, el mariscal del aire sir William Sholto Douglas, prestó tributo a los aviadores voluntarios norteamericanos:

"Los del Mando de Caza lamentamos profundamente esta marcha. En el transcurso de los últimos 18 meses hemos visto de qué materia estáis hechos. No podríamos pedir mejores compañeros con los que llegar al final de esta lucha."

Las victorias de los tres escuadrones totalizaban 73 y media. Esta media era un Dornier compartido con un escuadrón británico, "un símbolo de la cooperación anglo-americana".

Más de la mitad de los aviones enemigos destruidos pasaron al haber del primer Escuadrón Águila, el 71.°, cuyo palmarés era de 41 victorias. Bautizada 334.° Escuadrón de Caza del 4.° Grupo de Caza, la unidad iba a terminar la guerra como el escuadrón con mayor número de derribos dentro del grupo de caza más brillante de la USAAF. Muchos de los pilotos que habían aprendido a combatir con la RAF seguirían ganando distinciones en las unidades norteamericanas.



EXPLORADORES



La Sección de Exploradores tiene la peligrosa tarea de reconocer, asegurar y marcar las zonas de salto de la 5.ª Brigada Aerotransportada

El cielo estaba ensombrecido y amenazaba lluvia cuando la patrulla de cuatro hombres se acercó a un arroyo que se cruzaba en su línea de avance. Poco profundo y con un lecho de piedras, el arroyo no constituía un problema para los paracaidistas. Aún así, el jefe de la patrulla decidió considerarlo un obstáculo serio. El explorador guía cruzó el primero, manteniendo sus ojos puestos en la orilla contraria y prestando especial atención a un pequeño matorral situado 100 m a la izquierda: podía ocultar una posición enemiga. A mayor distancia, mejor. Mientras el guía subía por el barranco situado en frente del lugar de cruce, el comandante de la patrulla empezó a cruzar el arroyo cubierto por los dos hombres restantes situados en la orilla cercana.

Una vez al otro lado, la patrulla aminoró ligeramente el paso para reagruparse y después siguió subiendo por el barranco hasta que el guía hizo señales al comandante. Todavía en silencio, exceptuando el sonido de las botas hundiéndose hasta el tobillo en el fango, la patrulla cubrió sus sectores de tiro mientras el comandante miraba el terreno desde el borde del barranco. No había modo de rodearlo, pensó: terreno llano y abierto, una cuesta por la derecha y un trecho que descendía hasta el arroyo por la izquierda. No había lugar donde cubrirse.

El grito de "contacto frontal" y los dos primeros disparos del guía parecieron simultáneos

Con pocas opciones, el comandante decidió llevar su patrulla a través de la brecha de 500 m situada entre su actual posición y el lugar de refugio más cercano. La patrulla salió, sus hombres espaciados uniformemente para reducir la probabilidad de ser cogidos en campo abierto con una sola ráfaga. El guía recorrió la zona en busca de señales de cualquier amenaza en el eje de avance.

Sucedió a mitad de camino. Un proyectil, disparado desde la derecha, impactó delante del guía. Una fracción de segundo después, tres blancos controlados electrónicamente saltaron entre la maleza 30 m por delante. El grito de "contacto frontal" y los dos primeros disparos del guía parecieron simultáneos. Los demás empuñaron sus armas, las apuntaron sobre los blancos, las dispararon y las volvieron a disparar. La patrulla se dividió a derecha e izquierda y, tras estar un rato disparando sobre su blanco, el guía se dio la vuelta y corrió por la "chimenea" formada por el resto de la patrulla. Tras recorrer aquel pasillo de disparos con munición real, el guía se situó detrás del último hombre antes de darse la vuelta rápidamente. "Separación", gritó por encima del tableteo de los proyectiles que daban en el blanco. Mientras el guía empezaba a disparar cubriéndole, el jefe de la patrulla se levantó de un salto y recorrió los mis-

SECCIÓN DE EXPLORADORES

La Sección de Exploradores de la 5.ª Brigada Aerotransportada se formó en 1984. Según su categoría de unidad independiente dentro de la plana mayor de la brigada y el escuadrón de transmisiones, la sección basada en Aldershot tiene dos tareas distintas.

La primera de ellas es la selección y delimitación de zonas de salto para los equipos aerotransportados de la brigada. La segunda es proporcionar a ésta un reconocimiento de corto a medio alcance. Estas misiones tendrían lugar tras el lanzamiento principal e incluirían reconocimientos de cerca de los objetivos de brigada y batallón. Además de estas misiones, la Sección de Exploradores es capaz de montar una emboscada en las líneas de comunicación enemigas y llevar a cabo incursiones a pequeña escala y tareas de demolición. Los miembros de la Sección proceden principalmente de los tres batallones regulares del Regimiento Paracaidista, reforzados por un pequeño grupo de la División Household. Actualmente, los Exploradores se dividen en una patrulla de seis hombres y cuatro patrullas de cuatro hombres. La patrulla de plana, de seis hombres, comprende el jefe de la sección (un experto capitán), un sargento, dos operadores de radio y dos paracaidistas (uno de los cuales es médico). Cada una de las patrullas de cuatro hombres incluye a un operador de radio, un médico y un experto en demoliciones. Con la excepción de una patrulla, que está bajo el mando de un teniente (el vicejefe de la sección) cada patrulla, de cuatro hombres, es mandada por un cabo.



Página anterior: Los reflejos de un explorador se ponen a prueba con fuego real sobre blancos controlados electrónicamente. Los Exploradores esperan que cada hombre sepa apañarse solo en las patrullas de la unidad. Los ejercicios suponen ocultación (arriba, izquierda), marcha campo a través con cargas de 25 kg (arriba, derecha) y fuego real (izquierda). Abajo, derecha e izquierda: En los ejercicios tácticos, los instructores (con boinas rojas) están preparados para aprovechar cualquier fallo de sus alumnos y "capturarlos" al instante.



mos pasos que el primer hombre. Este proceso fue repetido una y otra vez hasta que la patrulla se puso a cubierto en el arroyo y el barranco. Tres hombres cubriendo a un hombre, una organizada ruptura de contacto realizada según el manual.

La patrulla estaba compuesta de cuatro hombres del Regimiento Paracaidista británico y el riesgo de sufrir bajas había sido real. Estos hombres habían llegado de sus distintas unidades y estaban sometiéndose al extenuante proceso de selección que, si conseguían aprobarlo, les permitiría convertirse en miembros de una de las mejores unidades pequeñas de Gran Bretaña: los Exploradores.

El explorador salta antes que la fuerza principal, pues debe reconocer, asegurar y marcar la zona de lanzamiento

La Sección de Exploradores es la punta de lanza de la 5.ª Brigada Aerotransportada, la fuerza de despliegue rápido de Gran Bretaña, y su entrenamiento es duro y realista. Tiene que serlo. Desde su formación en la Segunda Guerra Mundial, el Regimiento Paracaidista ha reconocido la necesidad de mantener el más alto nivel tanto en la selección como en el entrenamiento de sus hombres. Este alto nivel ha mantenido a los paracaidistas en la mejor forma durante los conflictos de posguerra en los que ha participado.

Las fuerzas aerotransportadas británicas experimentaron un importante contratiempo con la disolución de la 16.ª Brigada Paracaidista en 1974, cuando los tres batallones paracaidistas perdieron sus elementos de apoyo. Con la pérdida de artillería y zapadores disminuyó la capacidad de Gran Bretaña de organizar operaciones aerotransportadas a gran escala. Esta situación continuó hasta octubre de 1983, en que, como resultado directo de la experiencia británica en las Malvinas, se formó la 5.ª Brigada Aerotransportada. Desde el principio, quedó claro que la brigada necesitaba su propia unidad independiente capaz de efectuar reconocimientos, vigilancias y otras misiones de fines generales.

Los responsables de la creación de esta nueva unidad fueron algunos miembros del estado mayor de la 5.ª Brigada Aerotransportada, quienes, siguiendo la tradición británica, tuvieron que convencer, lisonjear y hacer la vista gorda con muy buena voluntad y usando a veces la puerta trasera, hasta agrupar los hombres y material necesarios para fomar esta nueva unidad: la Sección de Exploradores.

La tarea de exploración es muy bien conocida dentro de la hermandad aerotransportada. El explorador es el primero en saltar antes de la fuerza principal, para reconocer, asegurar y marcar la zona de salto (ZS) a quienes le siguen. Esta peligrosa tarea se convirtió en la misión primaria de la nueva sección. Sin embargo, ninguna unidad de élite se crea sólo con personal y equipo; la primera consideración, y la más importante, tuvo que ser la selección y entrenamiento de los hombres que se ofrecieron voluntarios para entrar en la Sección de Exploradores. Estos voluntarios, procedentes de los batallones paracaidistas y, en menor escala, de distintas unidades de apoyo tales como los elementos de transmisiones, ya se habían sometido a la rigurosa selección y entrenamiento exigidos a todos los que aspiran a formar parte de las fuerzas aerotransportadas de Gran Bretaña. A pesar de ello y debido a las cualidades individuales y habilidades de especialistas requeridas a un paracaidista explorador, se exige a los voluntarios que se sometan a más pruebas y entrenamientos antes de permitírseles unirse a una de las patrullas de cuatro hombres de la sección.

Al principio, los Exploradores tuvieron suerte de tener en sus filas a un experto suboficial del Regimiento Paracaidista, que había servido con el 22.º

COMPAÑÍAS PARACAIDISTAS INDEPENDIENTES

Los primeros Exploradores de Gran Bretaña se formaron durante la Segunda Guerra Mundial como idea original del teniente general sir Frederick Browning. La primera sección se creó en 1942 y se sometió a una rigurosa selección que incluyó preparación física, trasmisiones, manejo de armas y lectura de mapas. Tras una selección y un entrenamiento táctico, los primeros 20 hombres completaron su instrucción paracaidista en setiembre de 1942 y formaron el núcleo de la 21.ª Compañía Paracaidista Independiente. En común con la 22.ª Compañía Paracaidista Independiente (formada a comienzos de 1943), la 21.ª tenía unos efectivos de unos 200 hombres. Ambas compañías consistían en tres secciones, cada una dividida en dos equipos, y los paracaidistas se entrenaban tanto para combatir en pequeños grupos como individualmente. La tarea incial de esas secciones de exploradores era llevar a cabo sabotajes tras las líneas enemigas. Sin embargo, hasta que no se extendió la tarea de las compañías independientes para incluir la preparación y balizamiento de zonas de salto la unidad no fue conocida oficialmente como "Exploradores".
La 21.ª y la 22.ª Compañías Paracaidista Independientes destacaron en acción durante la Segunda Guerra Mundial. La 21.ª sirvió con la 1.ª División Aerotransportada en el norte de África, mientras que la 22.ª, como parte de la 6.ª División Aerotransportada, desembarcó en Europa durante las primeras fases de la invasión de Normandía. Después de que ambas unidades fuesen disueltas en 1946, la tarea de exploración pasó a la Brigada Independiente de Guardias. Cuando ésta fue disuelta para formar el núcleo del Escuadrón G del 22.º Regimiento del Servicio Aéreo Especial, la tarea de exploración quedó en suspenso hasta la formación de la Sección de Exploradores de la 5.ª Brigada Aerotransportada en 1984.



Peter Macdonald

Aunque numerosos reclutas de la Sección de Exploradores han superado el extenuante curso de selección del Regimiento Paracaidista, deben pasar por todo ello de nuevo antes de ser aceptados en los Exploradores. Superior: Los reclutas salvan una pared mientras otros vadean un río (arriba, izquierda) y reptan bajo una alambrada (arriba, derecha). Derecha: Empapados, los futuros exploradores surgen de una cloaca.

Peter Macdonald



Regimiento del Servicio Aéreo Especial (22 SAS) y había participado en la realización de sus cursos de selección y continuación. Esto proporcionó a la sección un concepto sobre el que basar la elección y entrenamiento de los exploradores. Aunque las funciones de las dos unidades son distintas, sí comparten numerosas especialidades. De hecho, desde su formación, la Sección de Exploradores ha desarrollado unas relaciones especialmente buenas con el SAS.

El curso de selección de la Sección de Exploradores se divide en tres fases separadas y pasa por un período de tres meses. La Fase Uno de Aptitudes Militares comienza con una prueba de preparación de batalla (BFT), una carrera de cinco kilómetros que debe ser completada en menos de 16 minutos. A esto sigue la lección introductoria del jefe de la sección, en la que plantea las líneas del curso. La combinación de arduas actividades físicas (cada mañana se empieza con una BFT a las 05,30), charlas y lecturas es un importante aspecto de la Fase Uno. Está pensada para aumentar la preparación física y la iniciativa del voluntario y darle la oportunidad de recuperarse del esfuerzo mientras asimila información vital para el éxito del curso. La lectura de mapas y los ejercicios de navegación son muy importantes y, durante la primera semana, cada voluntario debe llevar a cabo con éxito cuatro ejercicios de navegación, uno de ellos de noche, para llegar a la segunda fase. Todo ello se lleva a cabo de modo individual, y cada hombre tiene su propia ruta que seguir a partir de una serie de puntos de referencia. También se introduce al voluntario en las transmisiones, sobre todo en el código morse. Todos los hombres deben dominar esta técnica antes de unirse a una de las patrullas de la sección. Otro aspecto a cubrir durante la primera semana es la "resistencia al interrogatorio". Conocido en el lenguaje militar como RTI, esta cualidad se considera vital para los hombres que operan en pequeñas unidades detrás de las líneas enemigas. Si un hombre es capturado antes de una gran operación paracaidista, debe ser capaz de negar al enemigo una información que pudiese comprometer toda la misión. La fase de tácticas militares termina con una mañana en el campo de tiro, seguida de una charla sobre la segunda fase.

Se enfrentan a una marcha de 50 km que deben completar en menos de 14 horas

La Fase Dos de Resistencia está destinada a probar la preparación física y la iniciativa individual, al tiempo que se prueba la habilidad para navegar a través de un terreno inhóspito. El lugar preferido para esta fase es el sur de Gales y consiste en una serie de marchas de navegación cronometradas. Los tiempos permitidos para ellas varían ligeramente según las condiciones climáticas locales pero cada hombre empieza la semana con una mochila que pesa 20 kg, además de su fusil. Este peso se aumentará gradualmente hasta que el hombre lleve 25 kg, un peso operacional considerado óptimo. La marcha introductoria dura unos 50 km, lo que, teniendo en cuenta las pendientes existentes en esta parte del país y la tensión física experimentada por el voluntario durante la semana anterior, hace de esta marcha una severa prueba tanto para el vigor como para la resistencia mental. Con poco tiempo para que se recupere el voluntario, a esta marcha sigue la mañana siguiente una marcha intermitente de entre 15 a 25 km. El voluntario debe pasar por una serie de puntos de referencia ocupados por instructores que le darán las coordenadas de mapa del siguiente punto al que debe llegar. Este ejercicio cronometrado es una prueba de la habilidad del individuo en la lectura de mapas, prueba que para algunos resulta demasiado difícil; suelen perderse numerosos voluntarios en esta fase. Aquellos que sobreviven a la marcha intermitente son recompensados con una última marcha de resistencia al día siguiente. Para entonces los hombres ya llevan cargas de 25 kg. Cuando parten al amanecer, se enfrentan a una marcha de 50 km que deben terminar en menos de 14 horas. Una vez más, la tensión resulta excesiva para algunos y éstos caen junto al camino sumándose a los que, por diversas razones, han sido incapaces de dar la talla.

Aquellos que completan con éxito la marcha final se encuentran por fin en la última fase de la selección de exploradores. La Fase Tres de Tácticas empieza con una introducción a los procedimientos empleados por las patrullas y, para la mayoría de los hombres, esto constituirá un cambio radical en el modo en que previamente se han aproximado a las tácticas de reconocimiento. Antes de ofrecerse voluntario para unirse a los Exploradores, la mayoría de los hombres habrán servido al menos tres años con una de las compañías de fusileros del Regimiento Paracaidista, donde la subunidad más pequeña es un pelotón de ocho hombres.

Los candidatos pasan un día en los polígonos de tiro practicando el fuego instintivo

Sin embargo, pronto aprenderán que hay una gran diferencia entre combatir en un pelotón y hacerlo en una escuadra de cuatro hombres. Hay que aprender y dominar las nuevas tácticas y técnicas. Una de las primeras lecciones se ocupa del desplazamiento de la unidad, donde se enseña a los hombres las formaciones de patrulla usuales, los sectores de tiro primarios y cómo juzgar una apropiada distribución del terreno mientras se mantiene un buen control en el mando. No se dan órdenes verbales, por lo que cada hombre debe ser totalmente consciente de sus responsabilidades dentro de la patrulla. Esta instrucción continúa durante toda la tercera fase, gran parte de ella práctica, y los hombres aprenden habilidades tales como superación de obstáculos, cómo establecer posiciones de descanso y cómo efectuar reconocimientos de objetivos cercanos.

Tras dos días de lecturas y lecciones prácticas, los candidatos pasan un día en los campos de tiro, practicando el fuego instintivo. Conocida como "disparo instantáneo", esta técnica es necesaria para quienes operan en patrullas de cuatro hombres; indudablemente serán superados numéricamente por las fuerzas enemigas, y necesitarán reaccionar muy rápidamente para conseguir salir ilesos. Después del polígono de tiro, los hombres se dividen en patrullas de a cuatro y se despliegan por la campiña, donde pasan dos días practicando sus recién adquiridas aptitudes bajo la vigilante mirada de un instructor. Cada hombre tiene ocasión de asumir la función de explorador guía y de jefe en estos ejercicios. Para el ejercicio final del curso de selección, sin embargo, uno de los voluntarios más expertos (normalmente hay al menos un suboficial por patrulla) es el elegido como comandante. Los voluntarios son observados de cerca durante estos días y se anotan constantemente sus progresos. Es posible suspender el curso, siendo una de las razones una baja nota en las aptitudes en el campo. Tras el ejercicio de entrenamiento de campaña, los hombres deben superar una prueba de combate cercano. Es un ejercicio con fuego real en el que cada voluntario debe sortear con éxito diversos obstáculos además de contactar (y alcanzar) a diversos blancos. Cada hombre es calificado por su conoci-

miento del campo, camuflaje, astucia y tiro. El polígono tiene unos 1 000 m de largo y puede contener hasta una docena de blancos distintos, de los que algunos son controlados electrónicamente, mientras que otros están bien escondidos y resulta difícil su localización.

Si los hombres aprueban esta etapa del proceso de selección, pasan el día siguiente en los polígonos de tiro. Ya reorganizados en las patrullas de cuatro hombres, los candidatos deben practicar sus ejercicios de contacto. Esta es una de las partes más peligrosas del curso e incluye procedimientos antiemboscada. Estos ejercicios de contacto de las patrullas de cuatro hombres, realizados con munición real, no se suelen practicar en el Ejército británico, excepto en unidades tales como el SAS y el Escuadrón Especial de Botes. En ellos, contactan con un objetivo y después se retiran bajo fuego de cobertura. Los ejercicios exigen un alto grado de habilidad y competencia tanto por parte del instructor como de los aspirantes y, hasta la fecha, no ha habido problemas. El día suele terminar con un período de extenuantes ejercicios físicos para aliviar la tensión acumulada durante las prácticas de tiro real.

La última, y en muchos aspectos la más exigente, etapa de la selección de exploradores es la FTX final. Durante este ejercicio, las patrullas reciben un número de tareas que pondrán a prueba sus nuevas aptitudes, tanto individuales como dentro del equipo. En un período de dos o tres días, cada patrulla debe llevar a cabo una misión que exige una infiltración en una zona, instalar una posición de observación, realizar un reconocimiento próximo y, finalmente, retirarse a un punto de encuentro seguro. Esta parte del curso se realiza en Gales durante los meses de invierno; la severidad del tiempo está virtualmente garantizada. Durante sus dos noches en campo abierto, cada patrulla pasará hasta 24 horas de "dura rutina". Ello implica nada de humos, ni fuegos, ni luces, ni cocinar. Helado, cansado y hambriento, cada grupo debe eludir a las patrullas móviles "enemigas" y sus emboscadas hasta llegar a su objetivo. Después debe sortear a los centinelas a fin de realizar un reconocimiento próximo. Anteriormente, cuando se ha sorprendido a las patrullas en campo abierto, se ha obligado a los hombres a desprenderse de sus cargas y depender sólo de su equipo individual.

Al teminar el ejercicio final, los hombres son transportados de vuelta a Aldershot, la base de la Sección de Exploradores. Los candidatos son entonces calificados según su actuación individual y cada instructor suboficial participante en el curso de admisión expone sus propias consideraciones referentes a la actuación de los hombres. Para entonces ya está claro para los instructores cuáles de los candidatos son capaces de convertirse en miembros de la sección. En determinadas circunstancias, sin embargo, un candidato con calificación dudosa puede ser sometido a más entrenamiento de modo provisional.

Estas calificaciones marcan el final del curso de admisión de los exploradores y para los participantes, un bienvenido fin de semana de descanso, el primero después de tres duras semanas de entrenamientos y pruebas. Aquellos que han aprobado volverán al lunes siguiente, listos para empezar la preparación de dos semanas sobre transmisiones y la

Derecha: Un explorador desciende con su nuevo paracaídas GQ 360. Abajo: Esta zona de entrenamiento nocturno está diseñada para poner a prueba las respuestas de los reclutas en la oscuridad. Mientras se abren paso por el simple laberinto, la repentina aparición de blancos falsos (o alguna que otra oveja) pone en tensión rápidamente a los hombres.



Peter Macdonald



Extremo izquierdo: Una patrulla de cuatro hombres, de maniobras. Mientras el jefe y el guía consultan el mapa, un hombre permanece constantemente de vigilancia, permitiendo así que el cuarto miembro de la patrulla alcance su cantimplora.
Abajo: Dos hombres llevan a cabo un reconocimiento de un objetivo, familiarizándose con el visor nocturno.

primera fase de su entrenamiento de continuación. Después de que hubieron aprendido las bases de las transmisiones en CW (morse/onda continua), la fase de continuación sigue con cuatro o seis semanas de entrenamiento de guerra en jungla en Extremo Oriente. Allí, los candidatos son instruidos en las tácticas y técnicas utilizadas en la guerra en la jungla y aprenden a sobrevivir y operar en este difícil contexto.

A su vuelta a Aldershot, los exploradores tienen aún otra cosa que aprender antes de que puedan aprobar la fase de continuación y convertirse en miembros absolutos de la sección. El curso de salto de caída libre dura un total de seis semanas. La técnica, conocida como HALO (gran altitud/baja apertura) se imparte a los aspirantes en la base de Brize Norton. Allí, los hombres son instruidos por un suboficial altamente cualificado perteneciente a la Patrulla de Entrenamiento de Caída Libre PTS n.º 1. Tras empezar con un salto de 45 segundos desde 3 500 m, los candidatos pasan a un salto nocturno en caída libre desde 7 000 m. El paracaidismo militar de este tipo es una especialidad que puede resultar vital para el éxito de las operaciones de exploración. A fin de realizar la tarea de marcado de las ZS, los exploradores deben ser capaces de lanzarse en la zona del objetivo hasta 72 horas antes del salto de toda la unidad. El curso HALO marca el final del entrenamiento de continuación del voluntario, que ya se ha convertido en miembro de una de las patrullas de cuatro hombres de la Sección de Exploradores.

Los hombres de la Sección de Exploradores son un grupo altamente motivado y extremadamente eficiente de soldados paracaidistas profesionales, adiestrados en una gran variedad de técnicas. Están entre las primeras unidades de operaciones especiales del mundo, y su lema ("Los Primeros") alude a ello.

CUMPLID COMO HOMBRES

Muchos de los grupos partisanos repartidos por el Mediterráneo carecían de apoyo de armas pesadas. Es por ello que se creó el Regimiento de Apoyo de Incursiones

En setiembre de 1943, la guerra terrestre en el escenario del Mediterráneo había pasado de África del Norte a Italia y Sicilia. Esto dejaba sólo unos 800 hombres adecuadamente entrenados a disposición del cuartel general de Oriente Medio cuando se encargó la tarea de hostigar a los alemanes que aún ocupaban los Balcanes y Grecia. Estos 800 hombres pertenecían en su mayoría a pequeñas unidades tales como el Escuadrón Especial de Botes y el Grupo de Largo Alcance del Desierto, por lo que se tomó la decisión de agruparlos en una nueva formación llamada las Fuerzas de Incursión de Oriente Medio. A esta organización se sumó poco después una nueva unidad, cuya función era apoyar las incursiones de los comandos y apuntalar las actividades partisanas con armas pesadas.

El nombre de la nueva unidad, el Regimiento de Apoyo de Incursiones (RSR), describía con exactitud su función, y el Mando de Oriente Medio pidió voluntarios para "misiones de naturaleza peligrosa". Se ofrecieron unos 3 000 hombres de 60 regimientos distintos, y una de las primeras tareas del recién nombrado oficial en jefe, el teniente coronel sir Thomas Devitt Bart, fue la de entrevistar y seleccionar oficiales adecuados. Jugador de rugby internacional, eligió a quienes eran hábiles en ese juego. Uno, Jack Gage, era un internacional irlandés, mientras que otros habían jugado para algunos clubes en Gran Bretaña y Sudáfrica. Se instaló un campamento de instrucción en Azzib, Palestina, se creó un programa de arduo entrenamiento físico que incluía marchas de montaña de 24 horas con cargas pesadas y todos recibieron entrenamiento paracaidista. Al terminar el año, un variopinto grupo de hombres se había convertido en una unidad enérgica y disciplinada, ansiosa de entrar en acción.

El regimiento se organizó en una plana mayor al mando de cinco baterías, y no hace falta decir que nunca antes en la historia del Ejército británico se había formado un regimiento de esta naturaleza y con una dotación de armas tan variada. La Batería A consistía en 12 ametralladoras medias Vickers y MG-42; la Batería B, en 18 morteros de 76 mm; la C era una batería ligera antiaérea, con 18 ametralladoras Browning de 12,7 mm; la D era una unidad contracarro, con cuatro cañones italianos de 47/32 mm; y la E era


IWM

Fotografía principal: Un cañón de 25 libras es transportado por terreno difícil durante las operaciones en territorio yugoslavo en 1944. Abajo: Miembros de la Batería E del Regimiento de Apoyo de Incursiones (RSR) en la primavera de 1944, cuando el RSR apoyó al 2.° Comando durante sus acciones en Yugoslavia, las islas Dálmatas y Albania desde sus bases en la isla de Vis y el sur de Italia. Inferior, derecha: Una lancha de incursión, con su cubierta repleta de cañones y tropas, se dirige de vuelta a Vis tras una operación en Yugoslavia. Izquierda: Tras desembarcar en Albania, los comandos se preparan para adentrarse hasta el lugar de encuentro con los partisanos albaneses.

Colección Privada

IWM

IWM



REGIMIENTO DE APOYO EN INCURSIONES

Poco después de la formación del Regimiento de Apoyo en Incursiones (RSR), el teniente coronel sir Thomas Devitt anunció una competición para el diseño de una insignia de gorra. Puesto que las raciones escaseaban en aquellos primeros días, un bromista sugirió el dibujo de un esqueleto sujetando una lata de comida, pero el ganador fue el capitán D.C. Rose. En su diseño, un puño alado y revestido de malla, representaba la ayuda armada desde el aire (todos los miembros del RSR eran paracaidistas preparados), mientras que la mano desnuda que se agarraba a él representaba a los partisanos, pobremente armados; la torre desde la que surgía la mano significaba que los partisanos estaban situados en sus puntos fuertes de montaña.

Una vez decidido el diseño, Devitt tenía que pensar ahora en el lema. Finalmente optó por "Cumplid como hombres, sed fuertes", que está sacado de la Primera Epístola de San Pablo a los Corintios. Sin embargo, resultaba demasiado largo y se redujo a "Cumplid como hombres", con lo que, inevitablemente, la unidad se hizo conocida como "Los cumplidores". Devitt dibujó entonces un bosquejo de la insignia propuesta, pero cuando se descubrió que el coste de fabricación de un diseño tan elaborado en colores metálicos sería excesivo, se sentó y bordó él mismo el puño con hilos de colores en un pañuelo blanco. Después lo pasó al proveedor de insignias de gorras del SAS y éste lo fabricó. La insignia (arriba) iba sobre una boina del mismo color beige que las distribuidas en el SAS.

una batería de montaña equipada con cuatro obuses portátiles de 75 mm. Ésta, al menos, era la estructura teórica, pero las armas y equipos escaseaban desesperadamente y cuando se envió a la Batería C en febrero de 1944 a apoyar al 2.° Comando en la isla de Vis, cerca de la costa yugoslava, aún estaba sin entrenar en el uso de sus armas, pues ninguna unidad hasta entonces las había recibido. Después, a la batería se unió una Sección de la Batería E. Ambas apoyaron numerosas incursiones de los comandos en las islas Dálmatas, con tan buenos resultados que tres oficiales del RSR fueron condecorados con la Cruz Militar.

El 11 de abril de 1944, el regimiento fue trasladado a Bari, en la costa sudoriental de Italia y, desde allí, proporcionó apoyo a numerosas incursiones en territorio ocupado bajo la égida de las Fuerzas Terrestres en el Adriático y la Fuerza 266, nombre encubierto de la SOE (Ejecutiva de Operaciones Especiales) que operaba en la zona. Estas acciones fueron efectuadas por la Sección restante de la Batería E de Montaña y por una Sección de las Baterías B y D.

Derecha: Todos los miembros del RSR llevaban a cabo entrenamiento de salto antes de embarcarse en el servicio activo con la unidad. Inferior: Hombres de la Fuerza 133 del grupo de la Ejecutiva de Operaciones Especiales, se trasladan con una columna de mulas cerca del monte Olimpo. Oficiales del RSR saltaron sobre Grecia para establecer contacto con este grupo. Abajo, derecha: Durante las operaciones en Albania se mantuvo el contacto por radio con patrullas desde posiciones avanzadas. Inferior, derecha: El oficial partisano albanés teniente Mitro Nika (izquierda) señala las posiciones alemanas.

Colección Privada vía Ian Dear

IWM





Una de las mayores incursiones fue la llevada a cabo en territorio albanés en apoyo de los partisanos que operaban en aquella zona. En total, 180 hombres del RSR, con cuatro cañones de 75 mm, apoyaron al 2.º Comando y otras unidades cuando atacaron cuatro puntos fuertes alemanes al noreste de la cuidad de Spilje. Desgraciadamente, los planes aliados llegaron hasta los alemanes, permitiéndoles reforzar sus posiciones para que ninguno de los objetivos fuese alcanzado. Pero el enemigo estaba tan debilitado por el combate que, poco después, las cuatro posiciones cayeron en manos de los partisanos, que entonces pudieron entrar en la ciudad.

Todas estas incursiones de comandos procedieron del mar. Pero, mientras tenían lugar, algunos miembros del RSR se vieron envueltos en lo que originalmente se había considerado como una de sus funciones principales: la de lanzarse en paracaídas tras las líneas enemigas en apoyo de partisanos ocupados en hostigar a los alemanes. En abril de 1944, seis hombres de la unidad saltaron sobre Grecia para contactar con los oficiales de la Misión Militar de la Fuerza 133 (nombre clave de la SOE controlada desde El Cairo) y los partisanos; después, tendrían que hacer los preparativos para la llegada del resto de la fuerza. Ésta incluiría tanto a las secciones de la Batería A, cono a las dos restantes de la Batería B y la que quedaba de la D, todas ellas divididas a partes iguales en tres áreas diferentes. Finalmente, cerca de 200 hombres del RSR fueron infiltrados desde el mar en apoyo de los partisanos.

Los seis hombres tendrían que ser totalmente autosuficientes, pues puede que hubiesen de permanecer aislados durante al menos seis meses

Los oficiales elegidos para saltar sobre estas tres áreas fueron los comandantes Douglas Unsworth y Norman Astell, y el capitán Jack Gage, cada uno acompañado por un suboficial. Astell saltó en la zona norte, al norte de Salónica; Unsworth en el área central, cerca del monte Olimpo; y Gage más al sur, en los campos que rodeaban Lamia. Devitt les dijo:

"Sus órdenes son reconocer las principales carreteras y vías férreas de su zona. Calibrar la fuerza y la moral del enemigo; acumular suministros de alimentos para sus hombres cuando lleguen; y finalmente, echar un vistazo a objetivos que han sido elegidos por oficiales de enlace británicos que ya están en Grecia, para un asalto final sobre los alemanes cuando se retiren."

El pequeño grupo tuvo diez días de intensa instrucción en el Cairo. Iba a vivir de la tierra y su dieta consistiría principalmente en judías y pan negro aunque, en raras ocasiones, podrían recibir comida desde el aire. Los suministros médicos eran muy limitados. Recibirían soberanos de oro y algunos dracmas con los que comprar mulas y comida. Para viajar, sólo podrían caminar o montar en sus animales. Los oficiales de enlace de la misión Militar aliada ya instalados en las áreas harían todo lo posible por ayudar, pero los seis hombres tendrían que ser totalmente autosuficientes y podían esperar estar aislados durante al menos seis meses. También recibieron instrucciones sobre la complicada situación de Grecia, donde los 100 oficiales de la Misión Militar intentaban conciliar las dos grandes organizaciones guerrilleras. Eran el ELAS, de carácter comunista y dirigido por el general Serafis, y el EDES, probritánico, mandado por el general Zervas, y ya estaban combatiendo entre sí en lugar de contra los alemanes. Además, las relaciones entre los aldeanos y los partisanos no siempre eran cordiales.

Unsworth y Astell fueron lanzados en paracaídas en abril, y pronto los siguieron sus destacamentos. Un oficial de artillería describió así en qué consistía el equipo de cada hombre:

"Una lata de tabaco de 100 gr, una toalla, un libro, delgado, que formaría parte de una biblioteca de 25 volúmenes para la Sección. El libro era una idea muy buena. Mi copia era una edición de guerra, impresa en un papel muy fino y cuyas hojas podía utilizar para liar cigarrillos cuando se agotase el papel de fumar. Mi idea de la lectura perfecta en una solitaria residencia de montaña era *Vida e impresiones de Ethel Mannin*, con el que mis cigarrillos se encendían prácticamente solos. Incluso teníamos un equipo de fuga con todo aquello que podría desear un fugitivo de guante blanco. Había soberanos de oro, brújulas, un mapa y limas"

La brújula estaba desmontada en dos partes, cada una de las cuales podía pasar por un botón cosido en la bragueta de los pantalones.

Los tres grupos pronto fueron hostigados por grandes batidas realizadas por tropas de choque alemanas. Un grupo fue acosado por 12 000 soldados moviéndose hacia las montañas de la Grecia central desde nueve direcciones diferentes. La búsqueda continuó durante once días, obligando a los destacamentos aliados a marchar de noche y esconderse de día, cubriendo en total casi 200 km para huir de la captura. Pero los alemanes no lo tenían todo de su parte; un gran grupo fue rodeado en una aldea de montañas y aplastado con granadas de mortero y fuego de ametralladoras del RSR.

A causa de la intensa presión sobre ellos, los dos grupos del norte no pudieron estar tan activos como el grupo del RSR que combatía con los guerrilleros en las montañas de Lamia, incluso aunque el grupo de Gage fue el último en saltar en paracaídas. El mal tiempo había retrasado su lanzamiento hasta comienzos de mayo, pero las acciones subsiguientes de su grupo ilustran bien el tipo de guerra en el que combatían tras las líneas en Grecia.

Fue muy difícil desplazar un convoy de 200 mulas, 200 acemileros y 50 soldados

Durante las semanas siguientes a su llamada y acompañado por su fiel intérprete Dimitri, Gage reconoció su área y preparó el camino para los hombres que después se unirían a él. A mediados de junio cruzó hacia la costa oeste para reunirse con una pequeña fuerza de norteamericanos y personal del RSR que necesitaban ser guiados hasta sus destinos. Al mes siguiente, llegaron sus propias tropas y fue toda una tarea desplazar un convoy de 200 mulas, 200 acemileros y 50 soldados británicos a través de un país medio muerto de hambre y devastado por el enemigo. Pero, de alguno modo, con la ayuda del ELAS y el EDES –y las 5 000 libras en soberanos de oro que costó toda la operación–, consiguieron hacerlo sin ser detectados por los alemanes. Tras librar unas pocas escaramuzas con el enemigo, incluida una emboscada contra un tren acorazado alemán, Gage recibió de El Cairo la clave "Arca de Noé". Ésta era la señal para colocar

TENIENTE CORONEL SIR THOMAS DEVITT

Thomas Devitt nació en 1902 y se educó en la Escuela Sherborne y el Colegio Corpus Christi de Cambridge, donde ganó la gorra azul en rugby y la medio-azul en atletismo. En 1922 heredó el título de baronet de su abuelo, cuyo padre había fundado la altamente fructífera línea marítima Devitt and Moore. Después de Cambridge se unió al Ejército regular y sirvió con los Seaforth Highlanders, en Escocia, pero tres años después renunció a su graduación para trabajar en el centro de Londres. Poco después del estallido de la guerra se volvió a unir a su antiguo regimiento y ascendió rápidamente de teniente a teniente coronel. En 1943 solicitó el mando de la Fuerza de Incursión de Oriente Medio, una unidad recién formada que incluía al Grupo de Largo Alcance del Desierto, el Escuadrón Especial de Botes y otras formaciones irregulares dedicadas a causar estragos detrás de las líneas enemigas. Aunque este nombramiento fue concedido a un general de brigada, Devitt se vio poco después como oficial al mando de un nuevo elemento de las Fuerzas de Incursión de Oriente Medio llamado Regimiento de Apoyo en Incursiones (RSR). Amplió, entrenó y administró esta unidad con gran éxito hasta noviembre de 1944, en que se vio obligado a dejar su mando debido a problemas de salud. Por la ayuda que esta unidad prestó en la liberalización de la nación griega de los alemanes, Devitt fue condecorado con el Real Fénix de la Orden de Grecia.

Arriba, derecha: Miembros del RSR y del Grupo Operacional norteamericano posan con unos partisanos griegos junto a una bandera que representa las tres nacionalidades. Centro, extremo derecho: Hombres del RSR en Atenas, poco después del estallido de la guerra civil griega. Arriba, centro: El general Saraphis del ELAS (izquierda) y el general Zervas del EDES (derecha), junto al general Scobie, comandante de las fuerzas británicas en Grecia.

su pequeña fuerza en posiciones de emboscada en la importante carretera Salónica-Atenas, donde se inflingirían los mayores daños posibles a las fuerzas alemanas en retirada.

La retirada se inició el 9 de setiembre y, con la ayuda de los partisanos, Gage y sus hombres dispararon sobre todo convoy alemán que intentaba circular por la carretera que se extendía ante ellos. Esto continuó durante algún tiempo; los alemanes probaban primero una táctica y después otra pero, al final, fracasaron en su intento de retirarse hacia el norte en fuerza.

Las acciones de esta larga emboscada están bien descritas en el informe de Gage del 16 de setiembre: "Los pelotones de ametralladoras han disparado unos 7 000 cartuchos, y los morteros unas 750 granadas. Aún hace frío y humedad. Convoy de 50 camiones retrasado todo el día por los pelotones. Es difícil decir qué daños hemos infligido a los alemanes. Deben haber sido más de lo que creemos, pues toman todo tipo de precauciones antes de intentar atravesar nuestras emboscadas. Montan cañones de 88 mm y ametralladoras, y bombardean las colinas. Después siempre esperan a que todo el convoy atraviese cada emboscada antes de seguir moviéndose. Toda la operación les lleva unas siete u ocho horas en lugar de la hora y media normal. También han perdido un par de días intentando localizarnos. Las minas y demoliciones también están causando considerables daños."

Aquellos que escapaban tenían después que enfrentarse con el otro destacamento del RSR mientras se dirigían hacia Yugoslavia. Pero, después de diez días y a pesar del constante bombardeo de la carretera y del ametrallamiento de todo aquel que pasaba por ella, el grupo de Gage se vio obligado a retirarse, pues los alemanes habían acumulado una abrumadora superioridad numérica a fin de expulsarlos. Sin embargo, siguieron hostigando al enemigo con ataques relámpago sobre sus convoyes.

Uno de los oficiales de Gage, el teniente Hoey, fue especialmente audaz durante esta época. El 22 de setiembre llevó su pelotón de ametralladoras pesadas hasta una posición avanzada muy expuesta situada al norte de la ciudad de Domokos. Desde este punto de


IWM

IWM

IWM



Colección Privada vía Ian Dear

Fotografía principal: La posición en el tejado ocupada por hombres de la 2.ª Brigada Paracaidista Independiente es tiroteada por las fuerzas del ELAS durante un encarnizado combate en las calles de Atenas. Arriba, extremo izquierda: Miembros del ELAS, el grupo comunista que intentó tomar el poder cuando terminó la ocupación alemana, se llevan a un camarada muerto.

ventaja abrió fuego sobre un convoy alemán del tamaño de un batallón, impidiéndole moverse durante 12 horas e infligiéndole numerosas bajas. En los días siguientes, su pelotón penetró las posiciones alemanas que vigilaban la carretera nada menos que tres veces, infligiendo de nuevo cuantiosas bajas. Por estas acciones y por entrar en Lamia cuando aún estaba ocupada y disparar una Bren sobre dos camiones cargados de soldados, ganó la Cruz Militar.

Al mes siguiente, Gage recibió órdenes para trasladarse a Lamia inmediatamente después de que fuese evacuada. Así, el 19 de octubre él y sus hombres bajaron de las montañas y capturaron un hotel durante la noche. Al día siguiente se les unieron paracaidistas británicos y el SBS, que venían de Atenas. Después se reconoció que los hombres de Gage habían aguantado a una división completa durante una semana y el propio Gage calculó que durante los siete meses que estuvo en Grecia había caminado unos 3 000 km.

La actuación del RSR en Grecia es sobresaliente. Sus bajas habían sido pocas –cuatro muertos, cuatro heridos y seis prisioneros– pero había conseguido provocar el caos en el enemigo. Se destruyeron diecisiete puentes vitales, además de una mina, una presa y cinco almacenes de gasolina y munición, mientras que cientos de metros de vía férrea fueron dañados en 18 ocasiones distintas. Habían disparado sobre cinco trenes y destruido 150 vehículos. El total de enemigos muertos ascendía a 300, además de muchos más heridos.

Murieron más miembros del RSR a manos de los griegos que de los alemanes

La mayor parte del personal de los grupos originales del RSR en Grecia se retiró a finales de noviembre, aunque algunos se trasladaron a Atenas anticipándose al problema que iba a venir. El 4 de diciembre estalló la guerra civil, con el ELAS y el EDES luchando entre sí en las calles de la capital griega. Ahora, las tropas británicas eran consideradas el "enemigo" por el ELAS y es un hecho trágico que murieron más miembros del RSR, incluido el comandante Astell, a manos griegas que alemanas.

Uno de los que participaron en el conflicto fue un capitán del RSR, Peter Street. Desde el mes de abril había estado dirigiendo sus pelotones de morteros y cañones contracarro en emboscadas contra los alemanes en la Macedonia central e iba a ser condecorado con la MBE por ello, pero en diciembre se había unido a un pequeño destacamento del RSR en Atenas. El combate fue encarnizado y el 4 de enero de 1945 escribió:

> "Grandes ataques con la 2.ª Brig. Para. Ind. El RSR encabeza de nuevo el ataque. Una marcha dura, pero los objetivos se han alcanzado y capturado. El tte. Keane, muerto. Doce oficiales heridos. Dieciséis ELAS muertos, incluyendos dos alemanes, 31 prisioneros. El ataque ha sido todo un éxito. El ELAS está acabado en el área ateniense."

La guerra ya había casi terminado para el Regimiento de Apoyo de Incursiones, pero algunos miembros aún prestaron servicio apoyando a los comandos en el lago Comacchio y se unieron a las operaciones del SBS y el LRDG en Istria, en la frontera entre Italia y Yugoslavia.

A los tres meses de la rendición alemana, el regimiento se había disuelto. En los decenios que han seguido se ha convertido quizás en una de las unidades menos conocidas del Ejército británico pese a que había hecho justicia a su lema: "Cumplid como hombres."

JAGDGESCHWADER 27

Durante los primeros meses de la Segunda Guerra Mundial, la *Jagdgeschwader* 27 (JG 27) se equipó con Messerschmitt Bf 109E, destinados a la defensa aérea de Alemania. Consecuentemente, no tomó parte en las campañas polaca o noruega de 1939 y 1940, pero prestó servicio en considerables ocasiones sobre el Sarre durante los ocho meses de la Falsa Guerra. Durante las batallas de Francia e Inglaterra en 1940 operó en apoyo de los Ju 87 Stuka de los *Gruppen* del VIII *Fliegerkorps* de Wolfram Freiherr von Richthofen, bajo el mando de la *Luftflotte* 3 del general Hugo Sperrle. En junio de 1941, los *Gruppen* I y II del JG 27 fueron destinados a la campaña del Este bajo el mando del comandante Wolfgan Schnellmann, mientras que el II/JG ya había sido enviado al norte de África bajo el mando del *hauptmann* Eduard Neumann. Los otros dos *Gruppen* también fueron destinados a África, dentro del X *Fliegerkorps*, tras las ofensivas alemanas iniciales en la URSS. Tras la derrota alemana en África, se volvió a formar la maltrecha JG 27 en Sicilia y se requipó con Messerschmitt Bf 109G. Seguidamente, los tres *Gruppen* fueron trasladados a Wiesbaden-Erbenheim para la defensa aérea de Alemania. Entretanto, en abril de 1943, se había formado un cuarto *Gruppe* –IV/JG 27– en Grecia bajo el mando del *oberleutnant* Alfred Burk y, en agosto, esta unidad consiguió numerosos éxitos frente a los bombarderos norteamericanos durante el primer gran ataque sobre los campos petrolíferos de Ploesti. Desde junio de 1943, el II/JG 27, al mando del *hauptmann* Werner Schroer, operó en la función de caza nocturna "*Wilde Sau*" junto al I/JG 302. Todos los *Gruppen*, a excepción del IV/JG 27, que se quedó en los Balcanes, siguieron defendiendo el territorio del *Reich* hasta el derrumbamiento de Alemania.



IWM

Arriba: Hans-Joachim Marseille, muestra a sus compañeros cómo sumó otra víctima a su asombrosa lista de victorias. Derecha: Un fotograma de la película *La Estrella de África*.

Robert Jackson

ESTRELLA



En 1942, los cielos del norte de África fueron el coto de caza del aparentemente invencible as de la JG 27, Hans-Joachim Marseille

Era el 3 de junio de 1942 y, durante días, el *Afrika Korps*, al mando del formidable mariscal de campo Erwin Rommel, había asaltado las defensas de la Línea Gazala del Octavo Ejército británico en un intento de conseguir la ruptura masiva que necesitaba para llevar las fuerzas del Eje hasta sus últimos objetivos en el norte de África, El Cairo y el canal de Suez. Pero las tácticas de flanqueo de Rommel daban de frente con la testaruda resistencia de la Francia Libre en Bir Hacheim, en el extremo meridional de la Línea Gazala. El 3 de junio, la posición francesa se vio envuelta en humo y polvo bajo los incesantes ataques de los Stuka; pero éstos sufrieron numerosas bajas a manos de los Curtiss P-40B Tomahawk del 5.º Escuadrón de la Fuerza Aérea Sudafricana (SAAF), que era responsable de la defensa aliada de aquel sector. Ni siquiera la escolta suministrada por los Messerschmitt Bf 109 de la *Jagdgeschwader* 27 (JG 27), la fuerza de caza de la *Luftwaffe* en el desierto, había sido capaz de impedir una masacre entre los bombarderos en picado.

Entonces llegaron de nuevo los Stuka y esta vez la escolta de cazas estaba mandada por el joven comandante del Tercer *Gruppe* de la JG 27 (III/JG 27), Hans-Joachim Marseille. Junto con su punto, el *feldwebel* Rainer Pöttgen, Marseille se lanzó en medio de los sudafricanos que, creyendo que estaban siendo atacados por una fuerza muy superior, formaron inmediatamente un círculo defensivo. Marseille entró en él, viró muy cerrado y disparó una larga ráfaga sobre un P-40. El caza cayó en vertical y explosionó en el desierto.

Las tácticas de Marseille eran muy heterodoxas. Virando constantemente dentro del círculo de cazas enemigos y manteniéndose a baja velocidad, disparó cortas ráfagas de una precisión mortal. Cayó un segundo P-40, seguido rápidamente de un tercero. En menos de 12 minutos quedaron esparcidos por el desierto los restos incandescentes de seis cazas sudafricanos. Mientras sobrevolaba esta carnicería, Pöttgen observó fascinado cómo eran destruidos un P-40 tras otro. Posteriormente comentó:

> "Era difícil contar sus victorias, anotando la hora y las posiciones y, al mismo tiempo, proteger su cola. Su modo de calcular la deflexión del tiro era increíble. Cada vez que disparaba, yo veía cómo sus proyectiles impactaban entre la proa y la cabina del avión enemigo."

Marseille era un maestro en el combate aéreo a baja velocidad. Extremadamente seguro en el gobierno del Messerschmitt Bf 109 –al que controlaba por completo a cualquier altitud y velocidad– su táctica usual implicaba el sacrificio de la velocidad en aras de la maniobrabilidad para virar dentro del adversario. Una vez en esta posición, su excelente tiro de deflexión hacía el resto. Cuando Marseille aterrizó tras el combate con los P-40 sudafricanos, se descubrió que sólo había gastado 10 proyectiles de 20 mm y 180 cartuchos de ametralladora.

Junto con el III/JG 27, mandado por el capitán Eduard Neumann, Hans-Joachim Marseille había llegado al norte de África en abril de 1941. La unidad estaba equipada con 40 cazas Messerschmitt Bf 109 E-4 y tenía la tarea de proporcionar cobertura aérea al *Afrika Korps*. El III/JG 27 estaba basado en Ain-el Gazala y rápidamente consiguió un número muy elevado de victorias en los cielos del sector de Tobruk.

Fotografía principal: Azote de los cielos del desierto, un Messerschmitt Bf 109E del I/JG 27 con la insignia del grupo, una cabeza de pantera sobre el mapa de África, pintada en la proa.

Robert Hunt Library

DE AFRICA



Marseille estaba ansioso por convertirse en el primer as de caza de la *Luftwaffe* en el norte de África, lo que fue casi su ruina. Una y otra vez, desdeñando el peligro personal, se lanzaba en picado en medio de las formaciones británicas y solía volver a su base con su avión totalmente acribillado por las balas. En una ocasión, cuando se inclinó hacia delante en su cabina durante un combate aéreo, una ráfaga de ametralladoras pasó por detrás de su casco. De no ser por aquel movimiento, las balas le habrían destrozado la cabeza. Durante otro combate aéreo sobre Tobruk, el Messerschmitt de Marseille fue seriamente dañado y tuvo que posarse en emergencia en tierra de nadie, pero consiguió llegar a las líneas alemanas. Pocos días después, cuando su Bf 109 fue alcanzado en el motor, aterrizó como pudo en Gazala, pero consiguió regresar ileso a su base.

Después de que Neumann le amenazase con dejarlo en tierra a causa de su endiablada audacia en vuelo, Marseille se centró en el perfeccionamiento de sus tácticas. Practicó el tiro desde todos los ángulos realizando falsos ataques sobre los otros aviones de su escuadrón; y a medida que pasaban las semanas aumentaban sus aptitudes. Durante la ofensiva de verano de Rommel en 1941, el palmarés de Marseille ascendía a 18 aviones destruidos y su nombre se mencionaba frecuentemente en los despachos. El momento cumbre de este período llegó el 24 de setiembre, cuando Marseille destruyó un bombardero Martin Maryland por la mañana y, después por la tarde derribó cuatro Hurricane en un encarnizado combate de media hora entre el paso de Halfaya y Sidi Barrani. Los cazas británicos habían intentado formar un círculo defensivo, pero los Messerschmitt lo desbarataron y Marseille abatió su última víctima



Un cuarteto de Bf 109 despega de una pista avanzada. Superior, izquierda: El comandante Edouard Neumann, jefe del I/JG 27, con una típica combinación de equipo tropical italiano y alemán.

Alfred Price

En octubre llegaron las lluvias, inundando los aeródromos aliados y alemanes y reduciendo seriamente la actividad aérea en ambos bandos. El Octavo Ejército británico aprovechó esta oportunidad para lanzar una ofensiva de otoño, obligando a Rommel a retirarse hasta el punto del que había partido varios meses antes. Durante este período defensivo, el palmarés de Marseille ascendió a 48 victorias, lo que le valió la Cruz de Caballero. También se le otorgaron ciertos privilegios dentro del *Gruppe*: pilotaba su propio Messerschmitt "personal", con un enorme y característico 14 amarillo pintado en el fuselaje.

En abril de 1942, la pequeña fuerza de caza de la *Luftwaffe* en el norte de África se había requipado con un Messerschmitt perfeccionado, el Bf 109F. Marseille fue ascendido a *oberleutnant* y recibió el mando del III/JG 27. Cuando una de las unidades de la *Jagdgeschwader*, el I/JG 27, llegó al norte de África después de participar en las primeras etapas de la campaña de la URSS, la fuerza de cazas de Rommel ascendió al doble. A finales de la primavera de 1942, el II/JG 27 fue también trasladado al norte de África. Rommel tenía ahora unos 120 Messerschmitt Bf 109F a su disposición, al menos en teoría. En la práctica, el número de aparatos disponibles rara vez pasaba de 60 ó 70.

La cifra de victorias de Jochen Marseille siguió ascendiendo, y él y su "14 Amarillo" adquirieron rápidamente una legendaria reputación en ambos bandos. Sus hazañas durante la batalla de Bir Hacheim en junio de 1942 corroboraron sus extraordinarias habilidades. El 10 de junio, la *Luftwaffe* realizó un asalto

Fotografía principal: El capitán Karl-Wolfgang Redlich (en primer plano, a la izquierda) da instrucciones a los pilotos del I/JG 27 antes de partir para Gambut, Libia, en abril de 1941. La toma del aire del Bf 109 en segundo plano ha sido dotada de un filtro de arena. Izquierda, abajo: Preparación de una cámara para un Bf 109. El reconocimiento táctico era una de las funciones de la JG 27.

final sobre la fortaleza; en el transcurso del día, 250 bombarderos alemanes –incluidos Junker Ju 88 del X *Fliegerkorps* en Grecia y Creta– llevaron a cabo tres enormes incursiones sobre Bir Hacheim, lanzando 140 toneladas de bombas. En mitad del polvo y el humo, la infantería alemana lanzó su ataque. Por encima de sus cabezas, tuvieron lugar encarnizados combates aéreos cuando los Messerschmitt de la JG 27 se sumaron a la batalla contra los Hurricane, Spitfire y P-40 de la Real Fuerza Aérea británica (RAF), la Real Fuerza Aérea australiana (RAAF) y la SAAF. Ambos bandos sufrieron considerables pérdidas, pero Marseille destruyó cuatro cazas enemigos más, lo que hacía un total de 81.

El "14 Amarillo" sobrevoló el aeródromo y alabeó tres veces, indicando otras tantas victorias

Bir Hacheim se rindió el 11 de junio. La retaguardia de Rommel estaba ya asegurada y sus *panzer* comenzaron a avanzar, obligando al Octavo Ejército a retirarse hacia la frontera egipcia. Los pilotos de la JG 27 volaron casi sin descanso durante los tres días siguientes y Marseille derribó otros seis aviones. El 15 de junio, otro día de intensos combates, Marseille destruyó cuatro aviones sobre el sector de El Adem. Su marca era ahora de 91, acercándose ya a la cifra mágica de 100, y la tensión entre el personal de la JG 27 se hizo casi insoportable... especialmente cuando Marseille juró derribar su 100.° avión en las siguientes 48 horas.

La mañana del 16 de junio, el III/JG 27 llevó a cabo dos misiones sin avistar ni un solo caza enemigo. A la tarde siguiente se realizó una tercera salida y cuando los Messerschmitt aterrizaron, sus pilotos estaban jubilosos; Marseille había conseguido cuatro victorias más. Pero sólo quedaba un día antes de que expirase el plazo autoimpuesto, e incluso sus más ardientes admiradores se preguntaban si conseguiría su objetivo. No estuvieron en vilo mucho tiempo. A la mañana siguiente, toda la JG 27 despegó en una batida de caza. Grandes cantidades de cazabombarderos británicos estaban atacando las fuerzas alemanas y sus líneas de abastecimiento y, con toda seguridad, habría acción. Poco después del mediodía, los excitados vigías avistaron la patrulla de Marseille volviendo a la base. Un minuto después, el "14 Amarillo" sobrevoló rugiendo el aeródromo mientras alabeaba tres veces, indicando tres victorias. Entonces Marseille efectuó una segunda pasada a baja cota alabeando tres veces más. Seis aviones derribados en una sola salida. Aquello hacía un total de 101.

Una multitud exaltada se aglomeró en torno al caza de Marseille mientras aún rodaba por la pista. Los compañeros pilotos saltaron sobre el ala, listos para sacarle de la cabina y llevarlo a hombros triunfalmente. Pero Marseille se limitó a apartarlos; su rostro era ceniciento y estaba temblando. Bajó y encendió un cigarrillo. Estaba empapado en sudor y parecía que apenas se podía mantener de pie. Su oficial en jefe, Eduard Neumann, reconoció los clásicos síntomas de la fatiga de combate en estado avanzado. Al día siguiente, Marseille estaba a bordo de un Junkers Ju 52 volando sobre el Mediterráneo rumbo a Italia, la primera etapa de su viaje a casa. Estuvo fuera durante dos meses y, cuando volvió, descubrió que habían tenido lugar considerables cambios.

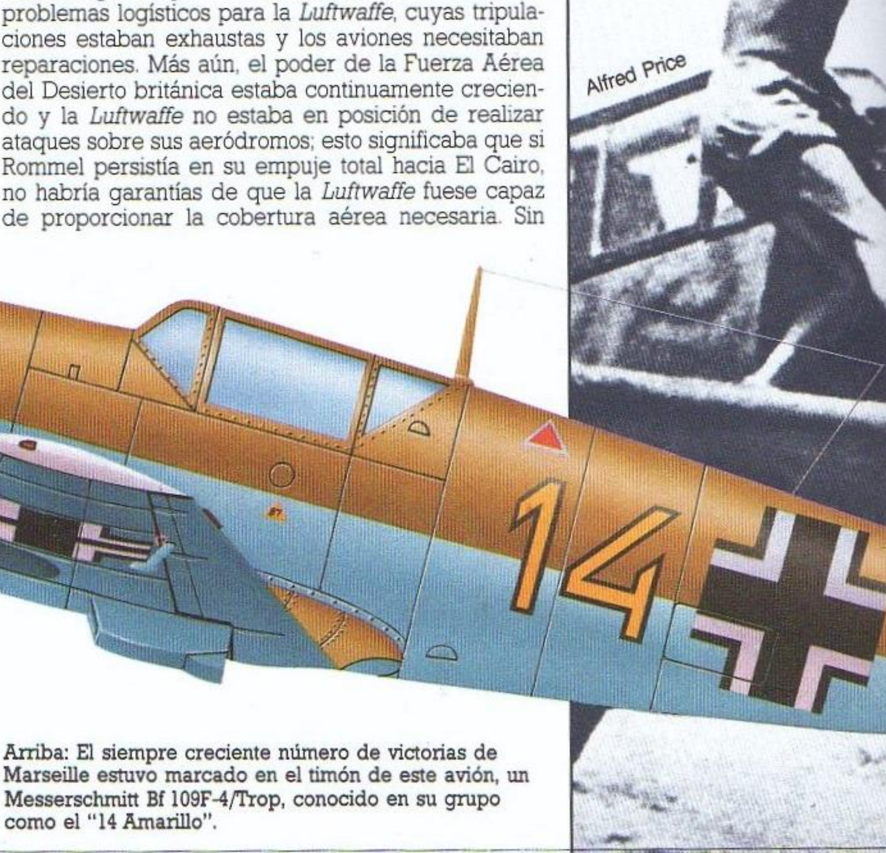
En un increíble período de 10 minutos, Marseille consiguió nada menos que destruir ocho Kittyhawk

Se había producido una fuerte discusión entre Rommel y el mariscal de campo Kesselring, el comandante del teatro del Mediterráneo. En junio, cuando Tobruk cayó en manos alemanas, Rommel había declarado su intención de avanzar directamente sobre el delta del Nilo y El Cairo para no dar tiempo a los británicos a reagrupar sus fuerzas. El argumento de Kesselring era que tal movimiento crearía enormes problemas logísticos para la *Luftwaffe*, cuyas tripulaciones estaban exhaustas y los aviones necesitaban reparaciones. Más aún, el poder de la Fuerza Aérea del Desierto británica estaba continuamente creciendo y la *Luftwaffe* no estaba en posición de realizar ataques sobre sus aeródromos; esto significaba que si Rommel persistía en su empuje total hacia El Cairo, no habría garantías de que la *Luftwaffe* fuese capaz de proporcionar la cobertura aérea necesaria. Sin

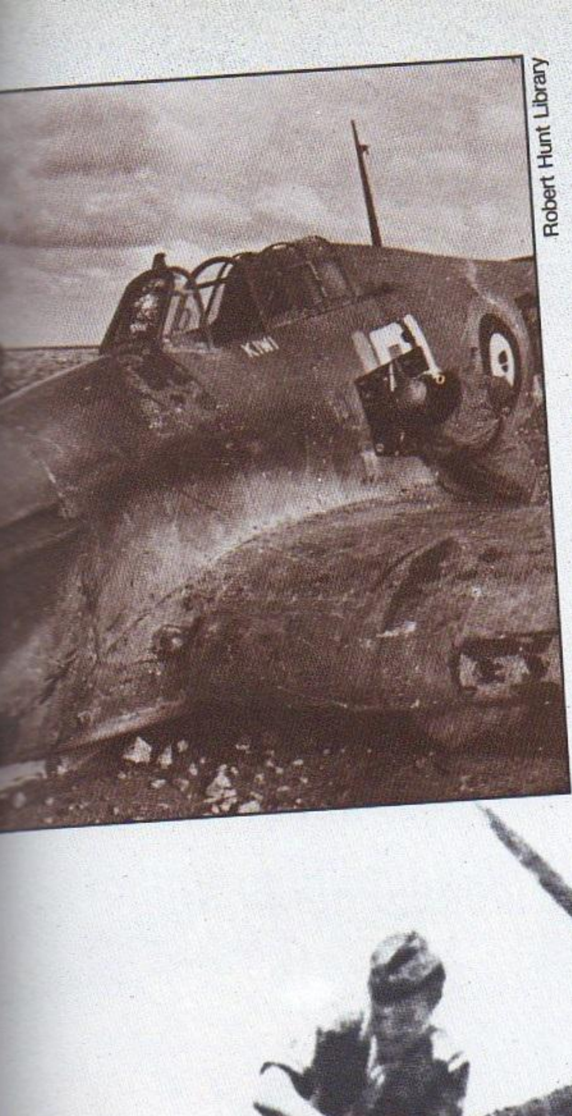


Derecha, centro: Los mecánicos giran la palanca de arranque de un Bf 109. Superior, derecha: Uno de los muchos Hurricane que fueron víctimas del Bf 109F. Inferior, derecha: Un Bf 109F es derribado; la guerra aérea en el desierto está cambiando de sentido.

Alfred Price



Arriba: El siempre creciente número de victorias de Marseille estuvo marcado en el timón de este avión, un Messerschmitt Bf 109F-4/Trop, conocido en su grupo como el "14 Amarillo".


Robert Hunt Library

embargo, Rommel salió victorioso de esta contienda y el avance continuó. La *Luftwaffe* lanzó a la batalla sus empobrecidos recursos, atacando almacenes de suministros enemigos y concentraciones de tropas. A finales de junio, la JG 27 llevó sus Bf 109F-4 a Sidi Barrani y, durante días, los pilotos realizaron una salida tras otra. Finalmente, el avance de Rommel se detuvo ante El Alamein y fue en este punto donde regresó Marseille al combate. Durante una semana casi no combatió. Después, el 1 de setiembre, Rommel hizo un último intento de atravesar las defensas del Octavo Ejército y se desarrollaron encarnizadas batallas aéreas sobre el frente cuando la *Luftwaffe* lanzó al aire todos sus cazas disponibles en un esfuerzo máximo.

Para Marseille, el día empezó a las 08,28, cuando derribó un P-40N Kittyhawk. Siguió un segundo P-40 rápidamente y, 10 minutos después, abatió un par de Spitfire. En un increíble período de 10 minutos, entre las 10,55 y las 11,00, escoltando a los Stuka durante una incursión sobre Alem el Halfa, derribó no menos de ocho Kittyhawk. En una tercera salida entre las 17,47 y las 17,53, destruyó cinco aviones más al sur de Imayid, ascendiendo su marca del día a 17. Después, esta cifra sería objeto de controversia, pues la RAF alegó que superaba el total de sus pérdidas durante aquel día. Pero todas y cada una de las victorias declaradas por Marseille el 1 de setiembre fueron


Robert Jackson

HANS-JOACHIM MARSEILLE

El oficial cadete Hans-Joachim (Jochen) Marseille se unió al Tercer *Gruppe* de la *Jagdgeschwader* 27 (III/JG 27) a finales de 1940 tras haber prestado servicio sobre el Canal de la Mancha. Su palmarés por esa época ascendía a ocho aviones derribados. Aunque Marseille merecía perfectamente el empleo de *oberleutnant*, sus superiores nunca vieron con buenos ojos su falta de disciplina de vuelo y, en lugar de ello, le dieron el rango inferior de oficial cadete. Poco después de su llegada a África, el avión de Marseille sufrió un avería del motor y se vio obligado a efectuar un aterrizaje de emergencia en el desierto, a 800 km de la base. Tras saltar sobre un camión italiano, Marseille llegó a un almacén de abastecimiento donde consiguió convencer a un general alemán de que él era un jefe de unidad aérea. El general puso su coche de mando a disposición del joven aviador y lo envió a su destino con el siguiente mensaje de despedida: "Ya me lo pagará con 50 victorias." Marseille prometió hacer todo lo posible para lograrlo; sin saber que esta promesa se cumpliría por triplicado. Durante un permiso de dos meses en Alemania, Marseille se convirtió en el ídolo de toda la nación. Era el arquetipo del caballero teutónico: arrojado, caballeroso y lleno de amor por la vida y la aventura. Su permiso consistió en una larga gira de fiestas; las mujeres competían por atraer su atención y, cuando volvió al norte de África, su correspondencia fue enorme. Docenas de cartas llegaban al aeródromo con la única seña de "La Estrella de África". Cuando murió, en setiembre de 1942, Alemania llevó luto por él. Sólo tenía 23 años.

confirmadas por su punto, que anotaba la hora y la posición. Dos días después, Marseille fue condecorado con los Diamantes para su Cruz de Caballero. Ahora era el piloto de la *Luftwaffe* con más altas condecoraciones, poseedor de la Cruz de Caballero con Hojas de Roble y Espadas, y la Medalla de Oro al Valor italiano.

A finales de setiembre, las victorias de Marseille ascendían a 158. Su última víctima, un Spitfire, casi consiguió derribarle, pero Marseille tomó ventaja y dio cuenta de su adversario tras un salvaje combate que duró unos 15 minutos. Fue su última vitoria. El 30 de setiembre, junto con otros ocho Messerschmitt del III/JG 27, despegó para proporcionar cobertura aérea a una formación de Stuka. Los bombarderos en picado atacaron sus objetivos sin incidentes; y los Bf 109 volvieron a casa, cumplido su trabajo.

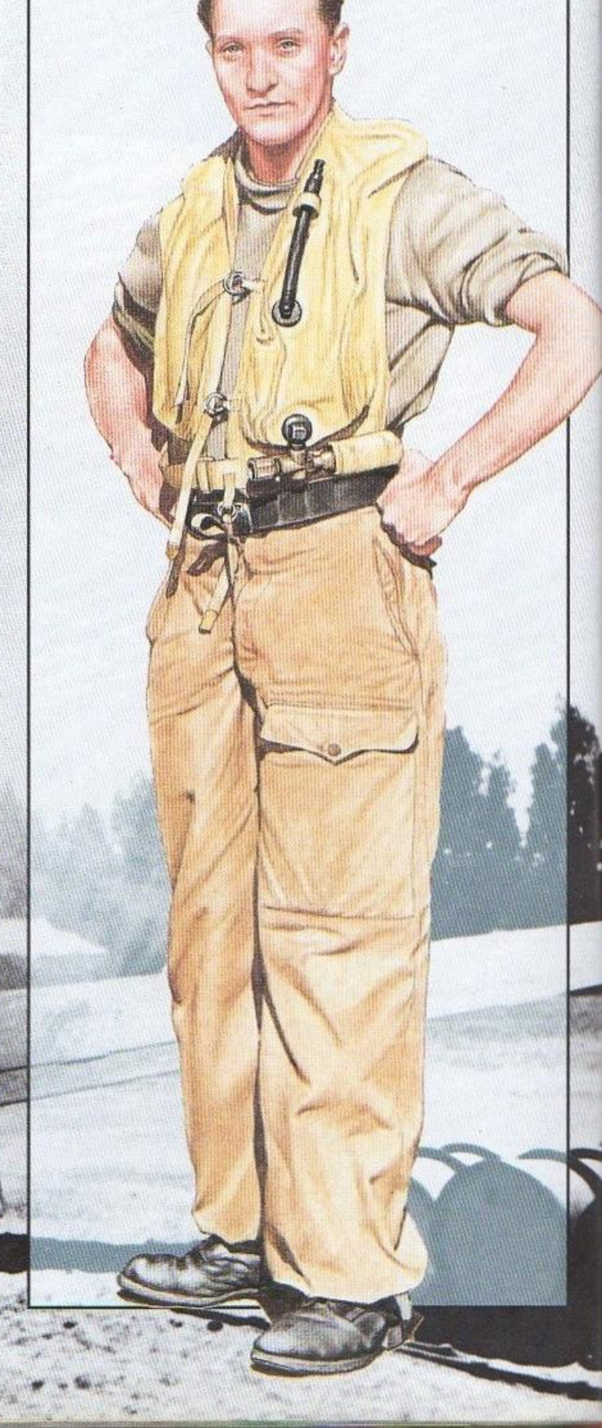
El humo se hizo más denso, empezó a surgir de la cabina y a envolver la cola y la parte posterior del fuselaje

A las 11,35, cuando la formación de cazas volaba a 1 400 m, surgió de pronto la voz de Marseille por la radio, diciendo a los demás que había humo en su cabina y que no podía ver con claridad. Los otros pilotos le vieron abrir el panel de ventilación lateral de la cubierta y un torrente de humo surgió de la cabina. Marseille seguía repitiendo que no podía ver, y los otros le pasaban instrucciones por radio. El control en tierra que había oído su llamada por la radio, le aconsejó que saltase, pero los Messerschmitt estaban a sólo tres minutos de vuelo de las líneas alemanas y Marseille se negó. Sentía horror ante la idea de caer prisionero.

El humo se hizo más denso, surgía de la cabina y envolvía la cola y la parte posterior del fuselaje. Los segundos parecían interminables. Por fin, la formación entró en territorio propio. Marseille dijo: "Tengo que salir." Los otros vieron cómo la cubierta salía disparada. Un segundo después, el oscuro bulto del cuerpo de Marseille cayó de la cabina, con el Messerschmitt panza arriba. Parece que la deriva le golpeó. Horrorizados, los compañeros de Marseille vieron cómo su cuerpo menguaba con la distancia hasta convertirse en un punto que se perdió en el desierto. No se había abierto el paracaídas. Lo enterraron donde cayó y su ayudante personal –un negro sudafricano llamado Matthias– colocó algunos enseres personales en la tumba antes de tapar con arena los restos del "Águila del Desierto". Posteriormente, durante la batalla de El Alamein, el Octavo Ejército del general Montgomery pasó por el mismo lugar. Para Jochem Marseille, la Estrella de África se había puesto; para el *Afrika Korps*, ya empezaba a eclipsarse.

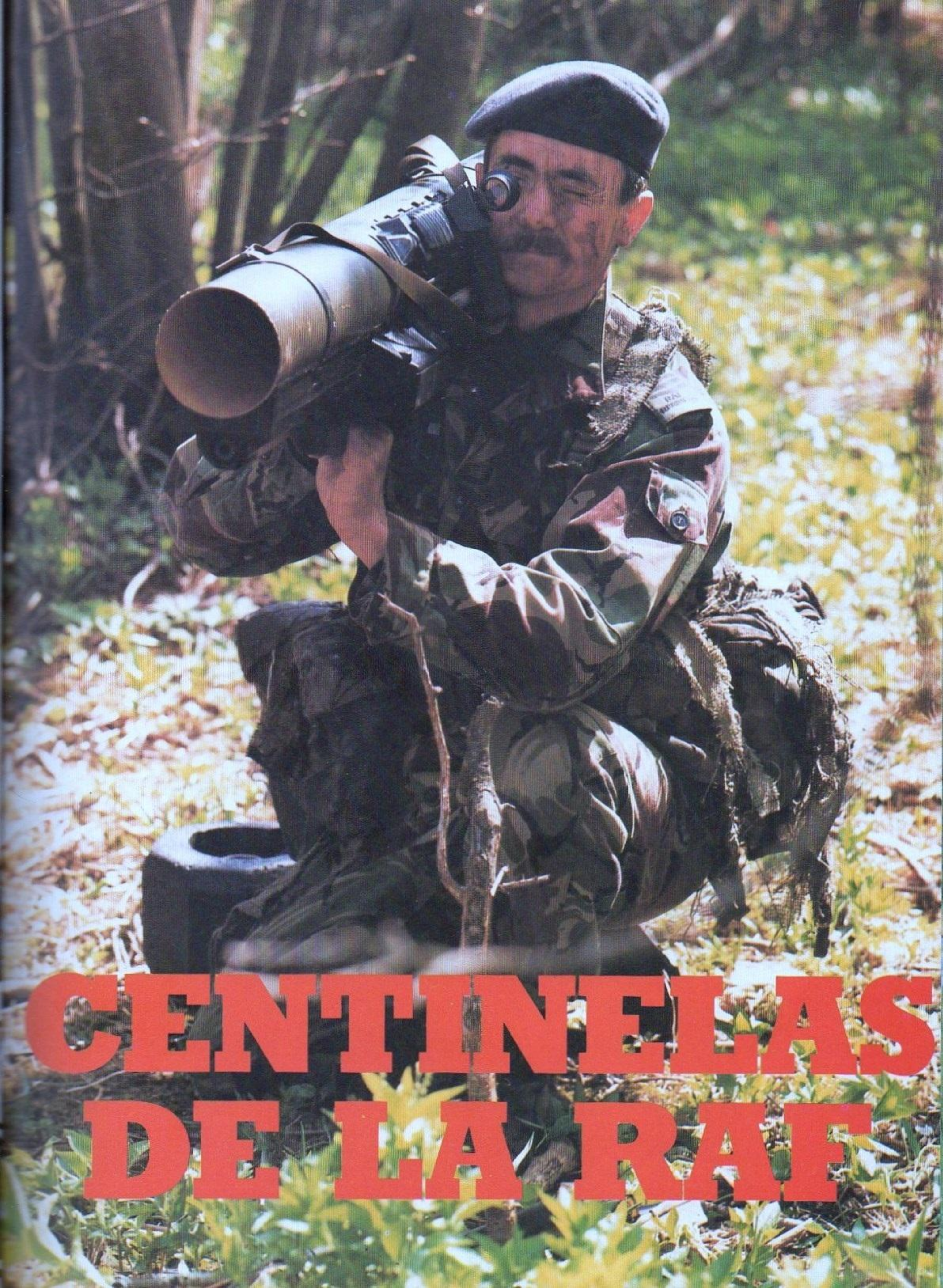
Alfred Price

Abajo: El personal de tierra sujeta la cola del Bf 109E del *oberleutnant* Ludwig Franzisket mientras calienta el motor para el vuelo desde Catania, Sicilia, a su nuevo escenario de operaciones en el norte de África. En abril de 1942, los tres grupos de la JG 27 fueron requipados con el Bf 109F, muy perfeccionado. Con una velocidad máxima de 620 km/h y un régimen ascensional que le permitía alcanzar los 3 000 m en dos minutos y 26 segundos, este avión fue un adversario formidable para los Hawker Hurricane y Curtiss P-40N Kittyhawk de la Fuerza Aérea del Desierto aliada.



***Oberleutnant* Hans-Joachim Marseille, III/JG 27, norte de África 1942**

Marseille lleva una combinación de ropas civiles y militares. Sobre sus pantalones de faena de la *Luftwaffe*, de color caqui claro, y su jersey extrarreglamentario lleva un chaleco salvavidas.



CENTINELAS DE LA RAF

EL REGIMIENTO DE LA RAF

El Regimiento de la Real Fuerza Aérea debe su génesis directa e indirectamente a dos factores que interesaron a los planificadores de defensa en el período de entreguerras. Uno fue el crecimiento del poder aéreo, que dejaba a los aeródromos de las islas británicas aún más vulnerables. El otro era la doctrina colonialista del "control aéreo" de los nativos disidentes. Al operar en lugares tales como Mesopotamia (Iraq), Cisjordania, Kuwait y Adén, la RAF hubo no sólo de llevar a cabo ataques aéreos, sino también de ocuparse de la defensa de sus propios aeródromos frente a los asaltos en tierra. Además, se necesitaban unidades policiales para respaldar a los escuadrones en las áreas coloniales. El resultado fue la formación de seis compañías de autoametralladoras (AAC). En Iraq, la RAF creó una fuerza de reclutamiento basada junto a los aeródromos de Shaibah y Habbaniyah. Ésta combatió con considerable valentía en la campaña de Iraq de 1941, sustituyendo por fin a las tropas británicas en funciones de seguridad en todo Oriente Medio. En su mejor momento, los Reclutas de Iraq, conocidos a partir de 1943 como Reclutas de la RAF (Iraq), eran unos 11 000 hombres bajo el mando de oficiales británicos y árabes. En Adén se creó otra fuerza, conocida como los Reclutas del Protectorado de Adén (APL). La fuerza del APL estuvo en continua acción frente a los nativos rebeldes desde 1928 hasta 1961, cuando se convirtió en el Ejército Regular Federal (FRA) de Arabia del Sur. Ya como FRA, continuó realizando operaciones antiguerrillas bajo la dirección de oficiales y suboficiales del Regimiento de la RAF y el Ejército británico, hasta la retirada británica de Adén en 1967. Cuando se formó, el Regimiento de la RAF heredó las funciones antiaéreas y antiguerrillas de aquellas unidades.

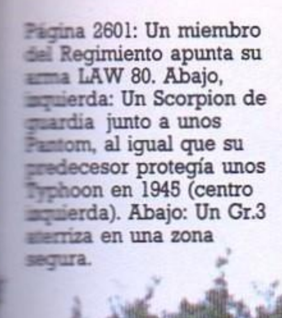
Los hombres del Regimiento de la RAF han sido preparados para hacer frente a cualquier enemigo como última línea defensiva de las vitales bases aéreas británicas.

El papel obligado del Regimiento de la RAF dentro de la Real Fuerza Aérea es bastante inusual. Los buques y aeronaves son intrínsecamente móviles y capaces de desplazarse para combatir otro día. La mayoría de los ejércitos aceptan que a veces es necesario retirarse, cediendo espacio para ganar tiempo. Pero el Regimiento de la RAF no puede hacer ninguna de estas cosas. La función del regimiento, dicho con la mayor sencillez, es mantenerse combatiendo todo el tiempo posible. Mientras las tropas y buques británicos necesiten cobertura y apoyo aéreos, el Regimiento de la RAF defenderá los aeródromos de ésta frente a cualquier tipo de ataque imaginable. Puesto que un aeródromo no puede desplazarse, el Regimiento de la RAF no se moverá.



Aviation Photographs International/Jeremy Flack

IWM



Página 2601: Un miembro del Regimiento apunta su arma LAW 80. Abajo, izquierda: Un Scorpion de guardia junto a unos Pantom, al igual que su predecesor protegía unos Typhoon en 1945 (centro izquierda). Abajo: Un Gr.3 aterriza en una zona segura.

Cuando se formó la RAF en 1918, el nuevo servicio adoptó la bien establecida doctrina de que la defensa local era responsabilidad de la unidad en cuestión. Pero durante la primera parte de la Segunda Guerra Mundial, en que la amenaza aérea empezó a aumentar con las crecientes capacidades de nuevas generaciones de cazas y bombarderos, esta línea de acción empezó a fallar.

Después de Dunkerque, la situación se complicó aún más. En los centros de la RAF, de aquella época, la defensa aérea ligera (AAL) era responsabilidad de la Real Artillería. Las defensas de tierra de la RAF, consistentes en ametralladoras para la defensa aérea y la de zona, estaban bajo el mando de los comandantes de la fuerza aérea locales, mientras que la infantería para la defensa de tierra era dirigida por un oficial del Ejército. Con la amenaza de invasión, muchas de las tropas de infantería y de AAL fueron transferidas a otras unidades, dejando los centros de la RAF incómodamente desasistidos.

La batalla de Inglaterra y los ataques de la *Luftwaffe* sobre los aeródromos del Mando de Caza revelaron lo vital que era la defensa de los mismos, y lo acertado de la RAF al hacer parte de este trabajo por sí misma. Una reorganización de las defensas terrestres de la RAF elevó el número de sus artilleros de 45 000 a 72 000 y en 1941 se formó la primera compañía de autoametralladoras de la RAF basada en Gran Bretaña. El Ejército británico dejó el problema de las defensas de los aeródromos para prepararse para el combate en el norte de África.

El asalto paracaidista alemán sobre Creta en mayo de 1941 alarmó seriamente al Estado Mayor del Aire una vez más. Había que combatir la amenaza de paracaidistas y tropas aerotransportadas en planeadores que invadían aeródromos. Este proceso condujo directamente a la formación del Regimiento de la RAF por Real Decreto el 1 de febrero de 1942.

La nueva formación consistía en 79 000 hombres y era parte integrante de la Real Fuerza Aérea. Esto dejó inmediatamente libres de las tareas defensivas a 92 000 valiosos soldados del Ejército. Los avances fueron rápidos, y el regimiento se organizó en patrullas antiaéreas y escuadrones de campaña. El entrenamiento lo suministró la Brigada de Guardias y la Real Infantería de Marina, y las unidades del Regimiento de la RAF se extendieron por todo el mundo, del oeste de África a Birmania.

Los autoametralladoras iban normalmente detrás del primer escalón de cualquier avance

Sin embargo, fue en el norte de África donde el nuevo regimiento demostró su valía. Los autoametralladoras de la RAF realizaron un excelente trabajo en las periódicas retiradas y avances entre El Cairo y Túnez. En esta campaña se demostró el gran valor de la cobertura aérea táctica, pero para que el apoyo fuera efectivo y de rápida acción era necesario que los aviones estuvieran basados cerca del frente. Los autoametralladoras estaban normalmente detrás del primer escalón de cualquier avance, listos para capturar los aeródromos enemigos lo más rápidamente y, de ser posible, con los aviones enemigos todavía en su sitio. Las tripulaciones ganaron grandes elogios por su sólida defensa de esos mismos aeródromos cuando se retiró el Ejército, dejando los Hurricane y Spitfire expuestos al avance enemigo.

C.O.I.

En el otro extremo del norte de África, los primeros escuadrones del regimiento que entraron en acción lo hicieron con la punta de lanza de la operación *"Torch"*; la invasión anfibia del noroeste de África. Cinco escuadrones y cinco patrullas aéreas independientes desembarcaron en Argel en noviembre de 1942. Permanecieron junto a la punta de lanza acorazada y aerotransportada británica y norteamericana durante toda la campaña, capturando los aeródromos de los alemanes en retirada o reforzando los campos de la 1.ª Brigada Paracaidista durante sus tres grandes saltos. A mediados de 1943, los cinco escuadrones eran las primeras tropas británicas en Bizerta y Túnez, donde se dirigieron directamente a los aeródromos e instalaciones de la *Luftwaffe*.

Por estas fechas, un puesto en el regimiento no era precisamente un regalo. Dos escuadrones de campaña marcharon con la vanguardia anfibia durante la invasión de Sicilia y hubieron de encargarse de la ocupación de los aeródromos de la *Luftwaffe* en Catania y Palermo con los aviones salientes, que les bombardeaban y ametrallaban despiadadamente. En otros lugares, elementos especiales del regimiento eran lanzados en paracaídas sobre Yugoslavia para ayudar a los partisanos de Tito en operaciones antiaéreas. Las primeras tropas británicas que desembarcaron en Grecia fueron del 2908.º Escuadrón del Regimiento de la RAF y liberaron el tercer gran puerto del país, el de Patras en el Peloponeso, combatiendo junto al Grupo de Largo Alcance del Desierto.

En la batalla de las Ardenas, el regimiento libró una desesperada pero fructífera acción de retaguardia

En los aeródromos del sur de Inglaterra, los destacamentos de "vagones antiaéreos" armados con ametralladoras Browning de 12,7 mm y 7,62 mm se mantenían muy ocupados frente a los intrusos de la *Luftwaffe*. Los escuadrones de campaña y las patrullas antiaéreas, mientras tanto, se preparaban para la invasión de Europa, la operación "*Overlord*". Una de las tareas vitales del regimiento era la de ir a la cabeza de las fuerzas aliadas durante su avance hacia Alemania y capturar aeródromos y aviones, instalaciones de radar y de radio y cualquier personal de la *Luftwaffe* cuyo interrogatorio pudiera ser de provecho. Dos alas completas del regimiento desembarcaron con la primera oleada del Día D.

Dos meses y medio después, el 26 de agosto de 1944, una patrulla del 2728.º Escuadrón fue una de las primeras unidades aliadas en llegar a París, por delante del propio general de Gaulle. La batalla de las Ardenas, durante el invierno, fue el marco de la lucha del regimiento en una desesperada pero fructífera acción de retaguardia para impedir que los altamente secretos radares de defensa aérea móviles cayeran en manos enemigas. El resto del ejército aliado parecía haberse retirado con asombrosa velocidad pero, una vez más, los escuadrones de campaña del regimiento lucharon con coraje para que una parte de la supremacía aérea aliada quedase intacta.

Al igual que el resto de las Fuerzas Armadas británicas, el Regimiento de la RAF empezó a reducirse cuando llegó la paz. Aún así, todavía quedaba una tarea para el regimiento. Esta fuerza tan altamente capacitada comenzó a operar contra la guerrilla en Palestina y en la jungla malaya. Durante la crisis de Suez en 1956, el 48.º Escuadrón desembarcó en el aeródromo de El Gamil justo después de que el 3 Para lo hubiese asegurado. Su papel, en principio, era la protección de los aviones de El Gamil antes de que empezasen a operar desde allí para apoyar las acciones en el canal de Suez y hacia El Cairo.

Las operaciones en Borneo durante la Confrontación de 1963-66 revelaron el rumbo que el regimiento estaba tomando. El Ejército británico se apoyó en helicópteros de la RAF y la Armada Real que operaban desde áreas de dispersión. El regimiento suministró los artilleros para los helicópteros y proporcionó una defensa aérea y de tierra aparentemente sin resquicios, frente a los comandos indonesios y los guerrilleros que se infiltraban en las zonas de dominio británico cercanas a la frontera con Kalimanta. El regimiento estaba preparado para llevar a cabo todas las funciones de la misión de la RAF: defensa aérea contra bombarderos enemigos, defensa de zona frente a fuerzas guerrilleras y convencional frente a unidades de ejércitos regulares.

El respeto que conceden al Regimiento de la RAF sus equivalentes en el Ejército británico se refleja en el apodo casi afectuoso que han dado al regimiento, los "Monos de las Rocas". En realidad, el regimiento cumple numerosas funciones críticas tanto en Gran Bretaña como en la RAF destacada en Alemania (RAFG). Una de las más vitales es la de la defensa antiaérea tanto de los aeródromos de la RAF como de la Fuerza Aérea norteamericana (USAF). Actualmente el poder aéreo es absolutamente indispensable. Pero, con la excepción de la fuerza Harrier de la RAF, los modernos aviones de combate táctico necesitan largas pistas fijas. Los rudimentarios aeródromos utilizados por los Hurricane y Typhoon de la RAF en Normandía ya no son adecuados.

Igual de importante que la defensa antiaérea es la de zona. En el contexto de las áreas de operación habituales del Regimiento de la RAF, Gran Bretaña y Alemania Occidental, la principal amenaza procede de dos fuentes principales: en primer lugar, de las fuerzas especiales soviéticas, el *Spetznaz*, que, en tiempo de guerra, intentaría sabotear los aeródromos, aviones e instalaciones nucleares; y, en segundo lugar, de las fuerzas aerotransportadas soviéticas, que serían lanzadas en paracaídas o enviadas en helicópteros a la retaguardia de la OTAN para realizar ataques de diversión y ocupar o destruir aeródromos, almacenes logísticos y cuarteles generales a fin de debilitar a la Alianza.

La tercera gran amenaza a la que se enfrenta la RAF es la guerra nuclear, biológica y química (NBQ). Se suele dar por sentado que un ataque soviético sería precedido de un masivo bombardeo químico destinado a anular al personal de aeródromos y armas nucleares.

Utiliza una batería de cañones Oerlikon de 35 mm ex argentinos con sus correspondientes radares de control de tiro Contraves Skyguard

Ninguna de estas amenazas se pueden considerar aisladamente, y el Regimiento de la RAF se ocupa de cada una de ellas. La función de defensa antiaérea es quizá la más crítica pues, aparte de la eficacia de las patrullas aéreas de combate conjuntas entre la RAF y la USAF sobre el mar del Norte, numerosos aviones de ataque soviéticos conseguirían pasar casi con toda seguridad. Si rebasasen el cinturón de misiles de largo alcance Bloodhound de la RAF y los cazas Hawk T.1A armados con AIM-9L Sidewinder, la última línea de defensa serían los misiles SAM Rapier y los cañones Oerlikon del Regimiento de la RAF.

Cinco escuadrones regulares basados en Gran Bretaña emplean el Rapier en su modelo más avanza-


C.O.I.
Aviation Photographs International
Aviation Photographs International

Abajo: Hombres del 48.º Escuadrón del Regimiento de la RAF sirven una unidad Rapier en Belice. Izquierda: El radar montado en la unidad de fuego de misiles alerta al encargado de la unidad de seguimiento óptico (abajo, izquierda) sobre la aproximación de un intruso. El misil es guiado hacia su objetivo bien por radar, bien por el especialista mediante una palanca de control. Centro, izquierda: Embutidos en equipo NBQ, unos soldados sirven la unidad de seguimiento Rapier en campaña. Inferior, izquierda: Un cañón antiaéreo ex argentino Oerlikon del Regimiento de la RAF.

do, el Blindfire. Están desplegados en West Rainham (el 66.º Escuadrón cubre las bases de la USAF en Mildenhall y Lakenheath), en Brize Norton (el 19.º Escuadrón protege Fairford y Upper Heyford, también bases de la USAF) y en Honington (el 20.º Escuadrón cubre las bases de Bentwaters, Alconbury y Woodbridge). El 27.º Escuadrón está basado en Leuchars, en Fife, y el 48.º cubre Lossiemouth.

Un escuadrón de reserva (del Regimiento de la Real Fuerza Aérea Auxiliar o RAuxAF), el 2729.º, está

Robin Adshead

ENTRENAMIENTO Y PROTECCIÓN NBQ

El entrenamiento y protección contra la guerra nuclear, biológica y química (NBQ) es quizá la más crítica de todas las funciones defensivas de aeródromos que debe desempeñar el Regimiento de la RAF. El efecto de un ataque químico sobre una base de la RAF puede imaginarse fácilmente. Las tareas del regimiento residen en la defensa activa, impidiendo que los bombarderos y misiles de crucero armados químicamente lleguen a sus objetivos, y en la defensa pasiva, asegurándose de que las armas químicas causen un mínimo posible de daños. Finalmente, el regimiento es responsable de la recuperación y descontaminación. En el campo de la defensa pasiva, el Regimiento de la RAF y la USAF tienen conocimientos y experiencias sin igual dentro de la OTAN respecto a la guerra NBQ, y los oficiales del Regimiento de la RAF están asignados, como asesores sobre problemas de esta índole, a cada cuartel general de importancia de la OTAN, además de a todas las bases de la RAF. Estos oficiales tienen varios cometidos. El primero es entrenar en el uso adecuado del equipo de NBQ, y el segundo es asesorar sobre el diseño de todo, desde el equipo del personal hasta los edificios de los aeródromos. Esto implica el conocimiento de problemas sobre la absorción de agentes químicos o lluvia radiactiva en enladrillados o lonas de tiendas, y el tiempo y esfuerzo requeridos para descontaminarlos. La tercera función es asegurarse de que todos los procedimientos de estanqueidad de edificios serán observados y llevados a cabo con la máxima premura. Finalmente, los asesores del regimiento deben asegurarse que, incluso después de un ataque químico, los aviones de la RAF o la USAF y sus armas puedan seguir en activo, reabastecidos de combustible y preparados para la siguiente misión lo más rápidamente posible.

basado en Waddington, donde despliega una batería de cañones Oerlikon de 35 mm capturados a los argentinos con sus radares de control de tiro Contraves Skyguard. Aunque estos cañones tienen un alcance mucho menor que los siete kilómetros del Rapier, sí demostraron su valía frente a la RAF y el Arma Aérea de la Flota en las Malvinas. Fue muy buena idea no confinarlos en un museo, y el oficial que los puso en servicio en Gran Bretaña, destinando a ello un escuadrón del Regimiento de la RAuxAF, realizó una gran contribución a la defensa aérea de Gran Bretaña.

De hecho, hay otros seis escuadrones del Regimiento de la RAuxAF basados en los alrededores y que realizan tareas de defensa antiaérea cerca de los aeródromos y las instalaciones de la costa británica.

En Alemania Occidental, las cuatro bases de la RAF están protegidas por el 63.° Escuadrón, basado en Gutersloh; el 37.° Escuadrón de Bruggen; el 16.° Escuadrón de Wildenrath y el 26.° Escuadrón de Laarbruch. Elementos del primero de ellos sirvieron en las Malvinas durante el conflicto de 1982.

Los Rapier representan una de las peculiaridades del regimiento. La otra la forman los seis escuadrones ligeros acorazados (LAS) regulares, el 1.°, 2.°, 15.°, 34.°, 51.° y 58.°, y los seis de campaña del Regimiento de la RAuxAF. Estos 12 escuadrones tienen la tarea de proteger aeródromos en Gran Bretaña y Alemania Occidental. Una de sus funciones más importantes es la de defender las áreas de dispersión de los Harrier y helicópteros de la RAF en la zona de la OTAN.

El principal elemento de la función de defensa de zona del regimiento es su gama de vehículos acorazados CVR(T), que incluye los Scorpion, Spartan, Sultan y Samson. Al principio, el regimiento quería equiparse con el Scimitar y su cañón Rarden de 30 mm pero, en lugar de ello, terminó con el Scorpion y su cañón de 76 mm. Ello no fue un obstáculo, como se vio después, ya que proporcionó una capacidad antipersonal poderosamente eficaz de la que carecía el Rarden, y lo mismo sucedió con los morteros de 81 mm del regimiento, que fueron sacrificados en favor del CVR(T).

La unidad táctica básica es la escuadra de cuatro hombres que va en el Spartan; éste, con su tripulación de tres hombres y sus excelentes intensificadores de imagen que comparte con el Scorpion, proporciona protección NBQ colectiva, contra artillería y bombas de fragmentación, y una gran movilidad para salir del escenario de la acción con tiempo suficiente. El cañón principal del Scorpion nada puede frente a los modernos carros de combate, claro está, pero sí frente al cañón de asalto aerotransportado ASU-85 soviético y el vehículo de combate de infantería BMD de seis plazas. De todos modos, se acepta que, si algún carro de combate soviético T-64, T-72 ó T-80 entrara



Fotografía principal: Un equipo antiaéreo del Regimiento de la RAF saluda a un Hurricane que vuela bajo sobre su posición antiaérea en el frente Arakan, en Birmania, en 1945. La función actual del regimiento incluye proporcionar contramedidas frente a la infiltración de paracaidistas o fuerzas especiales enemigas. Para ello, se practica el entrenamiento en las técnicas de campaña y combate urbano. Centro, izquierda: Un equipo en misión de limpieza de un edificio radia su posición. Abajo, izquierda: Personal del Regimiento de la RAF de maniobras en Alemania estudia su próximo movimiento. Abajo, derecha: Embarque en un helicóptero Westland Wessex durante unas maniobras.

en la zona, la mayoría de los aviones británicos deberían evacuar los aeródromos.

El regimiento ha tenido capacidad paracaidista desde la primera fase de la guerra en el Mediterráneo. Hoy reside en el 2.º Escuadrón, basado en Hullavington. El 2.º es una unidad ligera acorazada como los otros, pero es descendiente directo de los escuadrones que formaron la punta de lanza de los ejércitos del general Montgomery en el norte de África y el noroeste de Europa. Su función principal es la defensa zonal de las posiciones con Harrier de la RAFG, pero también debe estar entre las primeras unidades en cualquier ataque dentro o fuera de la OTAN para capturar o reconquistar un aeródromo de la RAF. Éste podría estar en cualquier parte. El 2.º Escuadrón tiene una dotación normal de seis Scorpion, 15 Spartan, un Sultan y un Samson, pero cada hombre es también un experto paracaidista. El escuadrón tiene además otra función: cuando la RAF introduce un nuevo avión de transporte de paracaidistas, un paracaídas o algún otro artículo de equipo aerotransportable, el regimiento lo prueba antes de que se suministre a los propios paracaidistas.

El entrenamiento de infantería del regimiento es de gran provecho cuando deben dispersarse los convoyes de misiles a sus lugares de lanzamiento secretos

La capacidad paracaidista del 2.º Escuadrón es un modo de mantener a la RAF consciente de las necesidades tácticas y modos de pensar del Ejército, pero la unidad no está destinada específicamente a operaciones fuera de zona. Por el contrario, está pensada para la función "anti-*Spetznaz*" y contra asaltos aerotransportados, y también para dirigir el contrataque que conducirá a los aviones tácticos de la RAF y sus Rapier protectores al alcance de un enemigo en retirada. Sin embargo, aunque los CVR(T) son lanzables en paracaídas, hoy en día resulta más deseable desembarcar tropas y vehículos en buen orden, bien por la rampa de un Hércules tras una buena aproximación nocturna, bien en helicóptero.

Otro rasgo de las operaciones del regimiento que recibe muy poca publicidad es su función en la defensa de los emplazamientos de misiles de crucero de la USAF en la base de Greenham Common y Molesworth. Allí, la amenaza de los *Spetznaz* es más aguda, y unos 45 soldados del Regimiento de la RAF están asignados a cada base para entrenar a la policía de seguridad y ayudarles en sus obligaciones.

El Regimiento de la RAF es una de esas organizaciones de las que se oye hablar poco. Es comprensible, pues son los cazas y aviones de ataque de la RAF, mucho más atractivos, los que llaman la atención. Incluso en la época de los Harrier, los helicópteros y los aviones de ataque lejano, los hombres en tierra son importantes. El Regimiento de la RAF tiene una de las funciones más difíciles en la OTAN, porque sus escuadrones de campaña no pueden ceder espacio para ganar tiempo en la protección de las bases de la RAF. Sus hombres deben aguantar y luchar. Deben enfrentarse no sólo al ataque aéreo, sino también a las mejores tropas que el enemigo pueda lanzar sobre ellos, en un tiempo y un lugar elegido por él. Eso es algo que no todo el mundo puede decir.



IWM

C.O.I.

EL VALLE DEL KAPYONG

En 1951, la Infantería Ligera Canadiense de la Princesa Patricia resistió los ataques en masa de dos regimientos chinos en la Cota 677.



Arriba: El teniente coronel J.R. Stone, que mandó el 2 PPCLI durante su despliegue en Corea. Izquierda: Un soldado canadiense revisa su subfusil Sten.

"Creo que fue la mañana del 23 de abril (de 1951) cuando llegó alguien gritándonos que nos largásemos de allí", cuenta un soldado del 2.º Batallón de la Infantería Ligera Canadiense de la Princesa Patricia (2 PPCLI). "Vimos a las tropas sudcoreanas pasando cerca de allí con esos monstruosos vehículos que los norteamericanos les habían suministrado. No sabíamos qué demonios estaba sucediendo." El teniente coronel S.R. Stone, oficial al mando del batallón, se dirigía hacia el norte en su *jeep* para efectuar un reconocimiento de la Cota 677 en el lado occidental del valle del Kapyong. Su misión era defenderla mientras el 3.er Batallón del Real Regimiento Australiano (3 RAR), apoyado por la Compañía A del 72.º Batallón de Carros Pesados norteamericano, aguantaba la Cota 504, cuatro kilómetros al este, al otro lado del valle del Kapyong.

El coronel Stone decidió rápidamente que la Cota 677 no era una posición defensiva ideal:

> "Las colinas de la zona de Kapyong son muy escarpadas y están cubiertas, en su mayor parte, de árboles y maleza. Desde un punto de vista militar, son difíciles de salvar, carecen de los amplios sectores de tiro necesarios para una adecuada zona defensiva de apoyo mutuo, y los campos de visión están limitados; ello facilita que tropas bien entrenadas puedan infiltrarse en posiciones defendidas dentro del alcance de subfusiles y granadas de los defensores."

El coronel Stone, con sus jefes de las compañías, observó la colina desde el punto de vista del enemigo antes de asignar las posiciones de cada una. La Com-

pañía A se colocó a la derecha, la C en el centro y la D a la izquierda, mientras que la Compañía B ocupaba un saliente delante de la Compañía D. El cuartel general del batallón fue colocado en la ladera posterior.

El traslado de los Patricias desde su zona de vivaque fue perturbado por las tropas en retirada de la 6.ª División de la República de Corea (ROK). Un soldado recuerda:

"La primera parte del viaje fue en camión. Yo iba sentado detrás, a la derecha. Había una marea de coreanos que se dirigían al sur, y nosotros íbamos al norte. Nunca ví un miedo y una desorganización como la de aquellos muchachos que bajaban por la carretera. Siguió así durante horas. No resultaba muy alentador."

Durante toda la tarde, mientras llegaban las tropas canadienses a la Cota 677, los oficiales se reunían con sus compañías y las dirigían a sus posiciones. Un soldado contó posteriormente:

"Anochecía cuando llegamos a las posesiones que debíamos ocupar. Recuerdo que no abrimos trincheras de demasiada profundidad aquella noche. Llegamos hasta 50 cm, lo bastante para estar bajo tierra. Pasamos la noche en esos agujeros, sentados con la cabeza y los hombros por encima del nivel del suelo. A la mañana siguiente temprano, antes del amanecer, empezaron a disparar sobre nuestras cabezas. Oímos que el batallón australiano había hecho contacto con los chinos y estaba siendo tiroteado por dos flancos. Recuerdo que, desde mi posición, podía ver numerosas trazadoras yendo y viniendo. En ese momento pensé que debíamos haber abierto trincheras algo más profundas."

Desde su posición en lo alto de la Cota 677, el coronel Stone observaba las oleadas del asalto chino sobre los australianos en la Cota 504:

"El ataque era tan intenso que decidí cambiar mi dispositivo y ordené a la Compañía B, mandada por el comandante Vince Lilley, que se trasladase de su posición, que estaba parcialmente preparada, y se atrincherase varios cientos de metros a la derecha, desde donde podría dominar el valle del Kapyong. Más tarde, este cambio resultó muy provechoso, ya que hizo de puente en aquella brecha cuando los australianos hubieron de retirarse. Yo escuchaba la radio de la brigada y oí al oficial en jefe australiano gritar que su puesto de mando estaba bajo el fuego y que iba a tener que retroceder. Esto sucedió después de varias horas de intenso combate. Los chinos estaban alrededor suyo. Su cuartel general había desaparecido y tenía numerosas bajas."

A media mañana del 24 de abril estaba claro que los australianos no podían aguantar en su posición durante otra noche, y el general de brigada B.A. Burke ordenó al coronel Ian Ferguson que retirase su batallón y se reagrupase detrás del 1.er Batallón del Regimiento Middlesex. A las 17,30 horas, cubiertos por el fuego de los cañones de 25 libras del 16.º Regimiento

Abajo: Hombres del 2 PPCLI parten hacia el frente en el valle de Kapyong.

PPCLI



INFANTERÍA LIGERA CANADIENSE DE LA PRINCESA PATRICIA

El de la Princesa Patricia, el más famoso regimiento de infantería canadiense, se formó al estallar la Primera Guerra Mundial, cuando el capitán Hamilton Gault, un acaudalado oficial de milicia de Montreal, ofreció crear un regimiento para el servicio en ultramar. En nueve días, se seleccionaron 1 100 voluntarios de todo Canadá, incluidos 1 000 veteranos que representaban a cada regimiento regular de infantería británico y canadiense. La nueva formación fue bautizada en honor a la princesa Patricia de Connaught, hija menor del gobernador general de Canadá. La PPCLI, primera unidad canadiense llegada a Francia, se unió a la 27.ª División británica en diciembre de 1914. Durante la Segunda Guerra Mundial, el PPCLI desembarcó con la División canadiense en Sicilia en 1943 y siguió luchando en Italia hasta que se unió al 1.er Ejército canadiense en el noroeste de Europa en marzo de 1945. Después de la guerra, el PPCLI se convirtió en el núcleo de la Fuerza de Ataque Móvil, una formación aerotransportada entrenada para proteger las vastas regiones árticas del Canadá. En agosto de 1950, se creó un segundo batallón del regimiento para el servicio con las fuerzas de las Naciones Unidas en el conflicto de Corea y se creó un tercer batallón el mismo año. Los tres sirvieron en Corea como parte de la 25.ª Brigada de Infantería Ligera Canadiense de la División de la Commonwealth. En los años ochenta, el PPCLI se compone de tres batallones regulares y uno de milicia.



de Campaña de la Real Artillería de Nueva Zelanda, los australianos iniciaron su retirada.

Desde su nueva posición, en un saliente al este del cuartel general del batallón, los hombres de la Compañía B vieron cómo cientos de soldados chinos se lanzaron en masa sobre las trincheras australianas. Hasta la retirada del 3 RAR, los Patricias habían estado relativamente inactivos. Ahora, tras tomar las elevaciones de terreno del extremo oriental del valle del Kapyong, los chinos concentraron sus esfuerzos contra el 2 PPCLI. Sobre las 22,00 h., granadas de mortero chinas empezaron a caer sobre las trincheras y refugios de los Patricias, y dos ametralladoras abrieron fuego a largo alcance. Un Patricia contó que los chinos "empezaron a tocar cornetas y silbatos. Después comenzaron a gritar mientras atravesaban la maleza hacia nosotros". Un río de balas trazadoras guiaba a una fuerza de 200 chinos contra las trincheras avanzadas ocupadas por la 6.ª Sección de la Compañía B. "La pronunciada pendiente de nuestras posiciones obligaba a los chinos a subir como monos en su asalto final", escribió el comandante Lilley. "Aunque el fuego de fusilería en la oscuridad no era demasiado eficaz contra objetivos tan pequeños, las granadas que rodaban colina abajo tenían un efecto devastador. Se utilizaban lanzagranadas como arma antipersonal, y resultaban mortales."

Apoyada por el fuego de mortero, la Compañía B detuvo el ataque inicial a pocos metros de su perímetro. Otro asalto a nivel de batallón invadió parcialmente la posición de la 6.ª Sección. El tirador de una Bren, Wayne Mitchell, destacó por su acción. El proveedor del arma recuerda:

"Cuando fuimos rebasados, fue alcanzado por la metralla, pero no rindió su arma durante el resto de la noche. Estuvimos allí sentados y aguantamos cuanto pudimos. No sé cuánto tiempo estuvimos allí antes de que nos ordenasen salir."

Tras reagruparse en la posición principal de la compañía, la 6.ª Sección contratacó y detuvo el avance chino, impidiéndole ganar más terreno. Con su herida del tórax vendada, Mitchell continuó sirviendo su Bren durante toda la noche, a pesar de ser herido por segunda vez. Al amanecer, casi sin poder tenerse en



pie por la pérdida de sangre, Mitchell fue evacuado por un helicóptero del Ejército norteamericano. Por su valentía fue condecorado con la Medalla de Conducta Distinguida.

Mientras tenía lugar el ataque contra la Compañía B, unos 100 chinos la flanquearon y se desplazaron por un barranco hacia el cuartel general táctico del batallón y la sección de morteros. Ésta estaba equipada con doce semiorugas M3, cada uno con una ametralladora de 12,7 mm y una de 7,62 mm. Desde la plana de la Compañía B, el comandante Lilley observó el ataque:

"Este ataque contra el cuartel general del batallón estuvo bien organizado y ejecutado, con unos efectivos que estimé en aquel momento entre una y dos compañías, y a los que la Compañía B era incapaz de detener. Era estremecedor ver a los morteros de 81 mm del batallón disparando a su más corto alcance (200 m) junto a sus ametralladoras de 12,7 mm, que literalmente echaban a los chinos barranco abajo".

Desde su puesto de mando, el coronel Stone también fue testigo del ataque:

"Se mantuvo el fuego hasta que los chinos pasaron a través de los árboles a unos 200 m. Veinticuatro ametralladoras disparaban a la vez. Sólo quienes hayan estado bajo el fuego de una densa concentración de balas trazadoras pueden apreciar el terror que produce este tipo de fuego y en tales cantidades. Ante el fuego de las ametralladoras y los morteros de 81 mm, el enemigo no tuvo posibilidades."

En un salvaje combate a quemarropa, la 10.ª Sección del teniente Mike Levy fue prácticamente barrida

Poco después, se dirigió una densa concentración de fuego de artillería contra una fuerza enemiga que se descubrió vadeando el Kapyong a la luz de la luna. Al día siguiente se encontró a orillas del río 71 enemigos muertos. Todas las armas del batallón estaban ahora en acción contra los chinos, y poco después de las 02,00 parecía que los ataques sobre la Compañía B y el cuartel general del batallón estaban pensados únicamente como diversiones. Oleadas humanas asaltaron la Compañía D del capitán James Mills en su expuesta posición al noroeste. La lucha por la posesión de las trincheras de la Compañía D determinó en última instancia el resultado de la batalla. En un salvaje combate cuerpo a cuerpo, la 10.ª Sección del teniente Mike Levy fue virtualmente barrida, pero no sin antes matar a 30 chinos. Una de las ametralladoras medias Vickers del batallón, situada en la posición de la 12.ª Sección, deshizo el primer asalto sobre las trincheras de la 10.ª. El informe del capitán Mills dice:

"Las ametralladoras dispararon inmediatamente sobre el enemigo con tal precisión que se detuvo

Fotografía principal: Dos camilleros del PPCLI atienden a un compañero herido, improvisando una tablilla para su pierna con un fusil Lee Enfield.

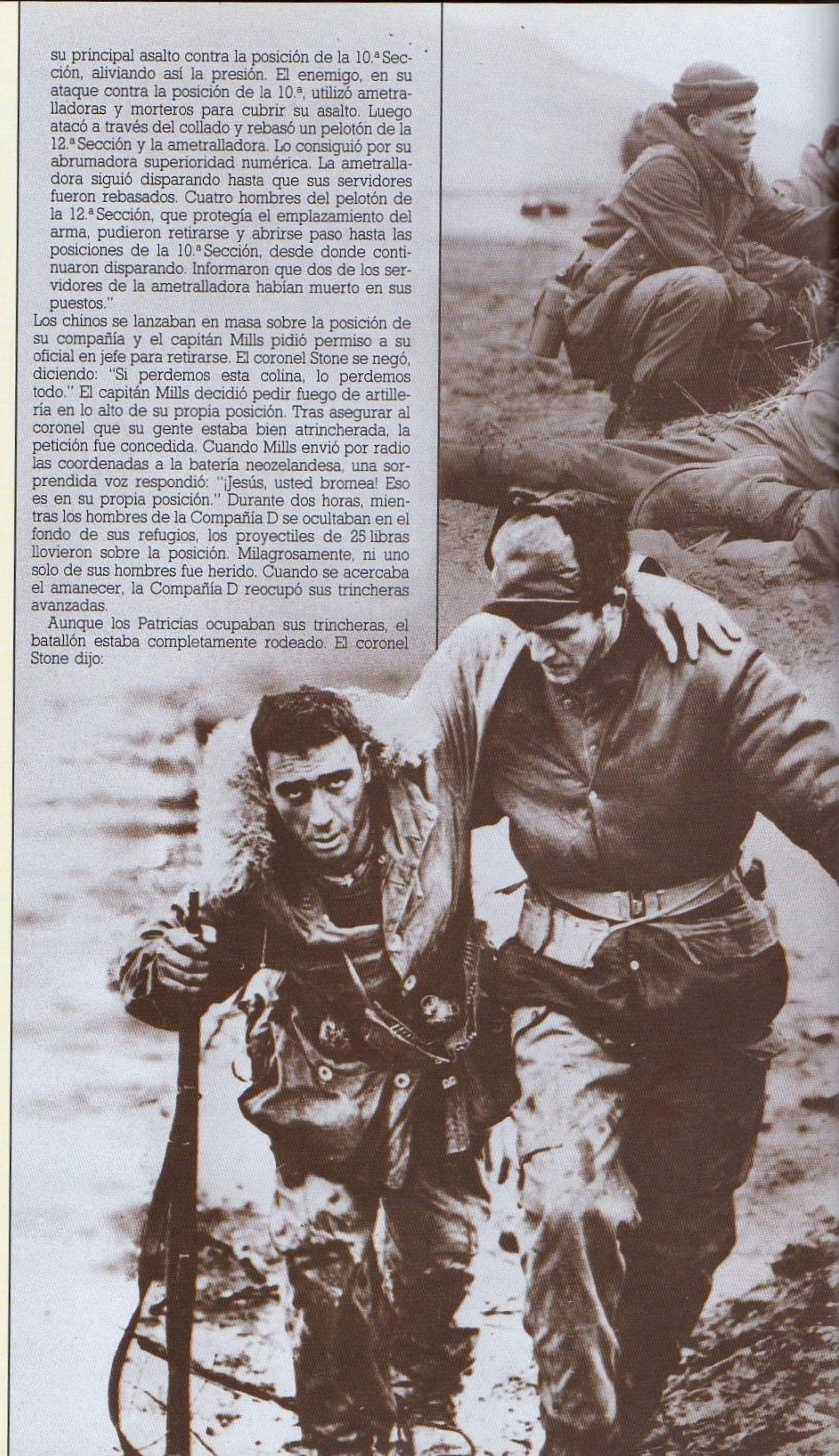
LA OFENSIVA DE KAPYONG

Durante marzo y abril de 1951, mientras las fuerzas de las Naciones Unidas empujaban a los comunistas de vuelta al Paralelo 38, empezaron a surgir evidencias de una acumulación masiva de fuerzas chinas de refresco delante de los Cuerpos I y IX norteamericanos. El 20 de abril, ya se había identificado positivamente al Primer y Segundo Ejércitos de Campaña chinos, con más de 100 000 hombres. Dos días después, empezó la ofensiva comunista de primavera. Tanto el I como el IX Cuerpos recibieron órdenes de retirarse. En el sector del IX Cuerpo, la ofensiva china dirigió su embate contra la 6.ª División de la República de Corea (ROK), situada unos 40 km al norte del valle del Kapyong. Poco después, los maltrechos sudcoreanos marchaban por el valle de Kapyong. Cuando empezó la ofensiva comunista, la 27.ª Brigada Británica de la Commonwealth, mandada por el general B.A. Burke, estaba en una zona de descanso cerca de la ciudad de Kapyong. La brigada se componía del 3.er Batallón del Real Regimiento australiano (3 RAR), el 2.º Batallón de la Infantería Ligera canadiense de la Princesa Patricia (2 PPCLI) y el 1.er Batallón del Regimiento Middlesex; los *King's Own Scottish Borderers* se unirían posteriormente a la brigada durante la batalla. El 23 de abril, el general Burke recibió órdenes de aguantar una posición de bloqueo en el extremo norte del valle de Kapyong. El peso de la batalla lo soportaron el 3 RAR y el 2 PPCLI, hábilmente apoyados por el 16.º Regimiento de Campaña de la Real Artillería de Nueva Zelanda y el 72.º Batallón de Carros Pesados norteamericano. La valiente resistencia de los dos batallones de la Commonwealth permitió a la 6.ª División de la ROK escapar a la destrucción y detuvo la ofensiva comunista en el sector de Kapyong.

su principal asalto contra la posición de la 10.ª Sección, aliviando así la presión. El enemigo, en su ataque contra la posición de la 10.ª, utilizó ametralladoras y morteros para cubrir su asalto. Luego atacó a través del collado y rebasó un pelotón de la 12.ª Sección y la ametralladora. Lo consiguió por su abrumadora superioridad numérica. La ametralladora siguió disparando hasta que sus servidores fueron rebasados. Cuatro hombres del pelotón de la 12.ª Sección, que protegía el emplazamiento del arma, pudieron retirarse y abrirse paso hasta las posiciones de la 10.ª Sección, desde donde continuaron disparando. Informaron que dos de los servidores de la ametralladora habían muerto en sus puestos."

Los chinos se lanzaban en masa sobre la posición de su compañía y el capitán Mills pidió permiso a su oficial en jefe para retirarse. El coronel Stone se negó, diciendo: "Si perdemos esta colina, lo perdemos todo." El capitán Mills decidió pedir fuego de artillería en lo alto de su propia posición. Tras asegurar al coronel que su gente estaba bien atrincherada, la petición fue concedida. Cuando Mills envió por radio las coordenadas a la batería neozelandesa, una sorprendida voz respondió: "¡Jesús, usted bromea! Eso es en su propia posición." Durante dos horas, mientras los hombres de la Compañía D se ocultaban en el fondo de sus refugios, los proyectiles de 25 libras llovieron sobre la posición. Milagrosamente, ni uno solo de sus hombres fue herido. Cuando se acercaba el amanecer, la Compañía D reocupó sus trincheras avanzadas.

Aunque los Patricias ocupaban sus trincheras, el batallón estaba completamente rodeado. El coronel Stone dijo:



Arriba: La ametralladora Bren resultó un arma muy valiosa frente a los repetidos ataques chinos contra las posiciones canadienses.

"Nuestra ruta de abastecimiento había sido cortada y no sabía cuánto tiempo podríamos aguantar nuestra posición y de qué manera nos atacaría el enemigo. Nos estábamos quedando sin comida, agua ni munición. Sobre las 4 de la madrugada pedí un lanzamiento aéreo desde Japón. Encargué lo que queríamos y, seis horas después, cuatro C119 lanzaron en paracaídas todo lo que habíamos pedido, incluyendo munición de mortero."

Corea
enero-abril de 1951

Chorwon, Kumhwa, Hwachon, Paralelo 38, Imjin, Chunchon, Uijongbu, Kapyong, C O R E A, Seúl, Kimpo, Inchon, Hoengsong, Han, Suwon, MAR AMARILLO, Chenchon, Ansong, Chungju

Claves
Fuerzas de la ONU
Frente, 25 enero
Frente, 28 febrero
Frente, 31 marzo
Frente, 21 abril

Izquierda: Un soldado canadiense, agotado por la batalla y con la tensión del combate marcada en el rostro, es conducido hacia el hospital de sangre. Las bajas sufridas por el 2 PPCLI durante su estancia en la Cota 677 fueron relativamente escasas comparadas con las que infligieron a las fuerzas atacantes.

La velocidad del reabastecimiento es un tributo a la eficacia de las fuerzas norteamericanas, y sólo cuatro paracaídas cayeron fuera de la zona del batallón. Tras la ferocidad del combate de la noche anterior, el lanzamiento aéreo fue una experiencia reconfortante para los agotados Patricias. Aparte de algún bombardeo esporádico, las horas de luz del 25 de abril fueron tranquilas. A las 14.00, patrullas de la Compañía B informaron que la carretera que conducía al cuartel general de la brigada estaba libre, y el coronel Stone pidió que trajesen suministros adicionales con la mayor rapidez posible.

Al recibir los informes de situación de las compañías, el coronel Stone quedó sorprendido al enterarse que, a pesar de la ferocidad de los ataques chinos, las bajas de su batallón sumaban un total de solamente 10 muertos y 23 heridos. Los Patricias y los artilleros neozelandeses habían causado un número espantoso de bajas al enemigo. Nada menos que 51 chinos muertos se contaron solamente delante de la posición de la Compañía B. El comandante Lilley explicó después las razones de estas desproporcionadas cifras de bajas:

"Los chinos "telegrafiaban" la dirección y duración de sus ataques, empleando munición trazadora de ametralladoras medias para la dirección, y tocando cornetas como señal para formar en la línea de salida y para el asalto. Esto daba a los jefes de compañía y sección tiempo para enviar un preciso fuego de artillería, mortero y ametralladora sobre ellos. Sus consistentes ataques en masa en un intento de rebasar nuestras posiciones mediante superioridad numérica presentaban un blanco ideal a nuestra artillería, morteros y ametralladoras."

El 26 de abril, el 2 PPCLI fue relevado por un batallón de la 1.ª División de Caballería norteamericana, y la Brigada de la Commonwealth se retiró a una posición de reserva.

El estado mayor del cuartel general de las Naciones Unidad estimó que dos regimientos chinos, unos 6 000 hombres, habían atacado a la Brigada de la Commonwealth.

"Podíamos haber salido corriendo, presos del pánico, o habernos rendido. Pero aguantamos, combatimos y nos retiramos"

Si los chinos hubiesen atravesado el valle del Kapyong, grandes formaciones de la ONU habrían quedado aisladas y Seúl hubiera estado de nuevo en peligro. Mientras el 3 RAR había desbaratado el ataque chino, el 2 PPCLI lo había detenido en frío. Siguiendo la recomendación del teniente general James Van Fleet, comandante del Octavo Ejército, los dos batallones de la Commonwealth y la compañía de carros norteamericana recibieron la Citación de Unidad Presidencial. La recomendación dice:

"La gravedad de la ruptura del frente en su parte central pasó de la derrota a la victoria mediante la valiente resistencia de estos heroicos y audaces soldados. El 3.er Batallón del Real Regimiento australiano, el 2.° Batallón de la Infantería Ligera Canadiense de la Princesa Patricia y la Compañía A del 72.° Batallón de Carros Pesados norteamericano mostraron tal gallardía, determinación y espíritu de cuerpo al cumplir sus misiones que hay que destacarlos por encima de las otras unidades que participaron en la campaña."

Cuando se le preguntó sobre esa distancia, el coronel Stone respondió con modestia:

"Estábamos rodeados por el enemigo. Se infiltró en nuestras posiciones, que fueron sometidas a intensos ataques por un decidido enemigo a corta distancia y poco espacio. Podíamos haber salido corriendo a causa del pánico o habernos rendido. Aguantamos, combatimos y nos retiramos siguiendo las órdenes, como debe ser. Esto en Corea fue excepcional, pues allí las "estampidas" son un modo aceptado de retirada. En aquellas circunstancias, yo diría que la citación está bien ganada y que el batallón merecía un reconocimiento público por su acción durante el 24-25 de abril de 1951."

2.ª DIVISION BLINDÉE

La 2.ª División Acorazada francesa (*2.ª Division Blindée*, o 2DB) se formó en Marruecos en agosto de 1943. Su personal era una mezcla de unidades francesas desplazadas en el norte de África, incluida fuerzas de la Francia Libre que ya habían combatido en el desierto y tropas que habían sido leales a la Francia de Vichy hasta el desembarco aliado de noviembre de 1942. El oficial encargado de cohesionar esta fuerza tan dispar era el general Philippe Leclerc (vizconde Philippe de Hautecloque), ya famoso por su acción contra los italianos en Libia y con el Octavo Ejército británico en Tunicia. La 2DB fue equipada como una división acorazada norteamericana y Leclerc entrenó a sus hombres hasta que formaron una destacada fuerza de combate. En abril de 1944, la división dejó Marruecos rumbo a Gran Bretaña, donde fue destinada al Tercer Ejército del general George Patton para la invasión de Normandía. La 2DB llegó a Francia el 1 de agosto de 1944, a tiempo para participar en la ruptura de frente, combatiendo como parte del XV Cuerpo norteamericano. Tras tomar Alençon y Argentan, la división liberó París el 25 de agosto. Cubiertas sus bajas con voluntarios franceses, la 2DB continuó luchando con el XV Cuerpo, aunque ahora bajo el Séptimo Ejército norteamericano, ganando una importante batalla de carros en Dompaire, a mediados de setiembre, y capturando Estrasburgo el 23 de noviembre tras cruzar de modo espectacular los Vosgos.

La 2DB estuvo en acción hasta el último día de la guerra, tomando parte en el combate para erradicar la bolsa de Colmar, la eliminación de fuerzas alemanas en la costa atlántica y, finalmente, un empuje a través del sur de Alemania hasta Berchtesgaden, el "Nido del Águila" bávaro de Hitler, que la división capturó los últimos días del conflicto.

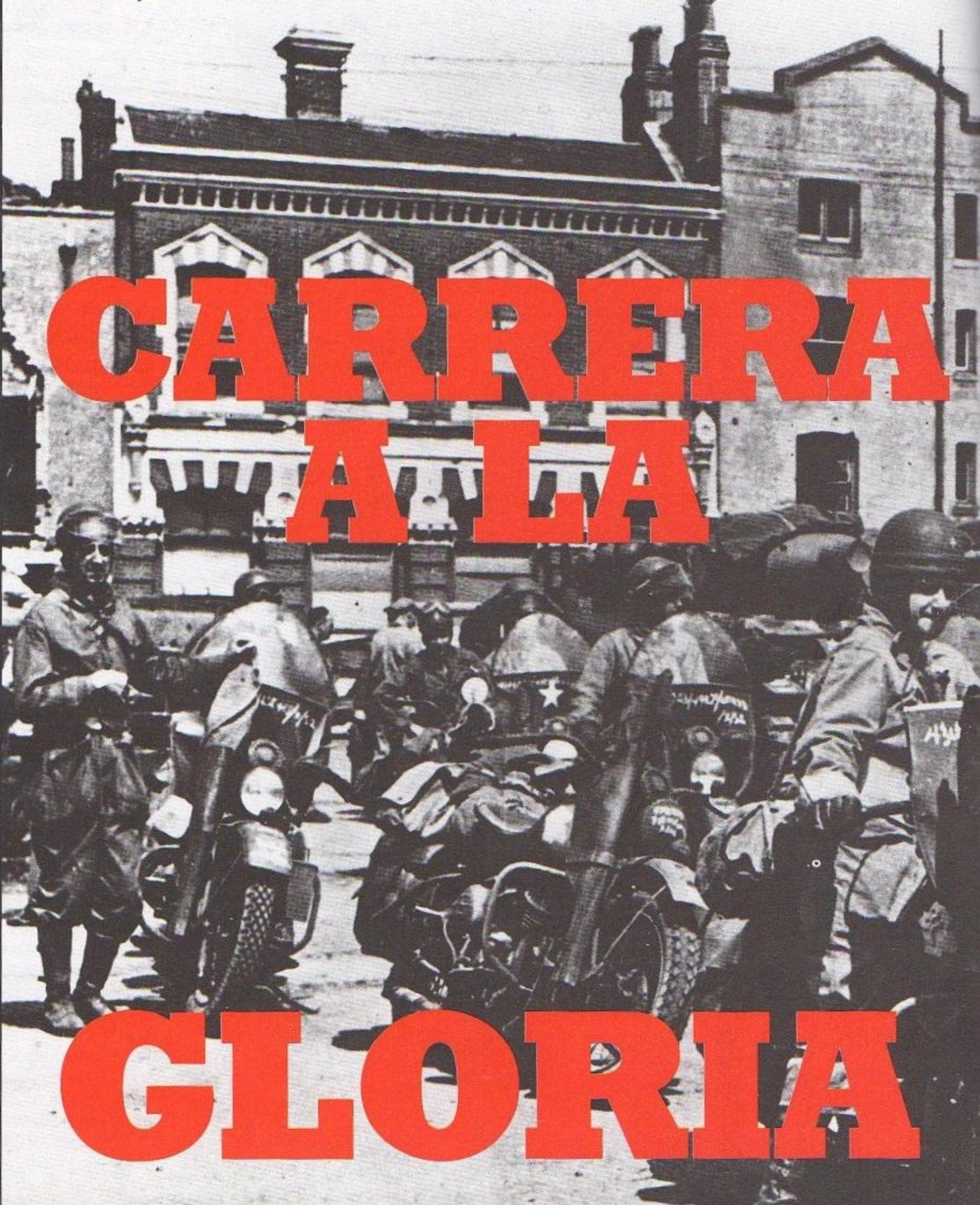
Tras la liberación de París en 1944, los hombres de la 2.ª División Acorazada francesa estaban decididos a ser los primeros que entrasen en Estrasburgo.

A mediados de noviembre de 1944, la 2.ª División Acorazada francesa *(2e Division Blindée)* dirigida por el carismático general Philippe Leclerc, se abría paso combatiendo hacia las colinas occidentales de los Vosgos, en el este de Francia. Ya se dibujaba un intenso invierno. Cada vez hacía más frío y las incesantes lluvias caían de un bajo techo de nubes grises. Apenas se distinguía el día de la noche, y a aquel tiempo sombrío se sumaba la propia guerra. Ésta se había reducido a un lento y doloroso avance frente a la dura resistencia alemana después de la breve euforia del verano, cuando parecía que la tan esperada victoria ya estaba casi a la vista.

Los hombres de la 2DB habían vivido plenamente aquella euforia. Como única división francesa en las fuerzas aliadas rumbo a Normandía, recibieron todas las adulaciones de la recién liberada población, convirtiendo su avance en una extraña combinación de marcha triunfal y lucha sangrienta. Para aquellos hombres que, como el general Leclerc, se habían unido a la Francia Libre en las peores horas de la derrota y el deshonor de Francia cuatro años antes, este heroico regreso era el cumplimiento de un sueño aparentemente imposible.

Cuando los carros de la división liberaron París el 25 de agosto, la reacción de alegría fue casi demasiado abrumadora. El general de división Wade H. Haislip, comandante del XV Cuerpo norteamericano al que estaba destinada la 2DB, recibió una carta de Leclerc en la que decía que "casi había perdido el control de su división; sus hombres deambulan de aquí para allá, emborrachándose y yéndose con mujeres. Si no sucede algo rápidamente, no podrán sacarlos de París".

CARRERA A LA GLORIA



Para Leclerc, la liberación de París tuvo un especial significado personal. El 1 de marzo de 1941, una fuerza bajo su mando había conseguido la primera victoria de la Francia Libre en la guerra, capturando el fuerte italiano de Kufra, en el sur de Libia. Cuando se izó la bandera de la cruz de Lorena sobre el fuerte, Leclerc envió un telegrama al líder de la Francia Libre, el general Charles de Gaulle, en el que juraba: "No descansaremos hasta que la bandera de Francia también ondee sobre París y Estrasburgo." La mitad de su "Juramento de Kufra" ya estaba cumplida, pero ¿podría Leclerc llevar a cabo la otra mitad de su autoimpuesta misión?.

Estrasburgo tenía un significado especial para los patriotas franceses. Era la capital de Alsacia, una provincia capturada por Alemania en 1871, recuperada por Francia en la Primera Guerra Mundial y reanexionada por Hitler en 1940. A mediados de noviembre de 1944, sólo los Vosgos mediaban entre la división acorazada de Leclerc y la tan reñida ciudad.

Pero los Vosgos eran un formidable obstáculo. A lo largo de las colinas, los alemanes habían construido una poderosa línea defensiva, la *Vogesenstellung*. Donde quiera que un paso abría alguna de las empi-



Derecha: Un breve descanso para los hombres de la 2.ª División Acorazada de la Francia Libre en su camino a París. Superior: Soldados franceses que acaban de desembarcar en Francia expresan su alegría por estar de nuevo en casa y cogen puñados de su tierra natal. Arriba: Su comandante, el general Philippe Leclerc (a la derecha), comparte su alegría al pisar suelo normando poco después del desembarco del Día D. Las prioridades de Leclerc, establecidas en su famoso "Juramento de Kufra" de 1941, eran la liberación de París y Estrasburgo. Izquierda: Un carro M5 de la 2.ª División combate la resistencia alemana en París.

nadas laderas tapizadas de bosques, allí estaban los sistemas de fortificaciones de hormigón y concentraciones de armas contracarro que hacían que un avance acorazado fuese casi imposible. Parecía que sólo un lento desgaste con bombardeo de artillería y costosos asaltos de infantería podrían vencer aquellas posiciones y despejar el camino para los Sherman de Leclerc. Pero éste no estaba interesado en el desgaste. Estaba a favor del ataque veloz y la movilidad.

El ayuda de campo de Leclerc, el capitán Christian Girard, narró posteriormente cómo el general se enfrentó a la tarea, examinando un mapa del sector de los Vosgos delante de él:

"El mapa mostraba que sólo había un hueco por donde era posible enviar una división acorazada, y era en Saverne. Pero Leclerc advirtió las pequeñas carreteras y sendas que había a la derecha e izquierda de la brecha. Envió grupos de reconocimiento y, según lo que le informaron, decidió utilizarla. Estaba decidio a tomar Estrasburgo totalmente por sorpresa y sin sufrir daños."

El 13 de noviembre, el XV Cuerpo empezó a avanzar hacia los Vosgos como parte de un empuje aliado general hacia el Rin. Al sur de la posición de la 2DB estaba el resto del Séptimo Ejército norteamericano, al que el XV Cuerpo estaba adscrito, y el Primer Ejército francés. Al norte estaba el Tercer Ejército de Patton. Frente a ellos estaban el Primer y Décimonoveno Ejércitos alemanes. El día 19, la 2DB había avanzado lo suficiente hasta el pie de las colinas como para que Leclerc pusiese en marcha su plan de flanqueo de la brecha de Saverne.

Leclerc sabía que podía confiar a sus oficiales el despliegue de las unidades de la forma necesaria

La operación dependería de la escisión de la división en numerosas formaciones menores que podrían actuar independientemente: la 2DB estaba organizada para poder permitirse tales tácticas. En efecto, estaba subdividida en cuatro grupos autosuficientes llamados por sus comandantes: Langlade, Dio, Guillebon y Remy, cada uno con sus propios carros de combate, vehículos acorazados, artillería, infantería en camiones y cazacarros. A su vez, cada uno de estos grupos se subdividía en unidades de combate más pequeñas, compuestas también por todos los elementos de la división integrados y adiestrados para trabajar juntos. Los comandantes de grupos y subgrupos habían sido estimulados para desarrollar iniciativa y seguir los mejores principios de la guerra acorazada móvil, para aprovechar su velocidad de maniobra a fin de evitar ataques frontales sobre posiciones enemigas fuertemente defendidas, mantener el ritmo de una ofensiva a toda costa y dejar el trabajo de limpieza de bolsas de resistencia a la infantería.

El plan consistía en flanquear las defensas alemanas en la brecha de Saverne, por el norte y por el sur. En el sector norte, el grupo Dio contactaría con el enemigo atrincherado en Falsburgo, mientras un subgrupo, al mando del teniente coronel Rouvillois, se deslizaría alrededor del flanco derecho alemán. En el sur, el teniente coronel Paul de Langlade y su grupo tendrían un papel clave, con un subgrupo mandado por el comandante Jacques Massu tomando la difícil ruta montañosa, en la esperanza de llegar inadvertidos a la retaguardia enemiga.

Fue Massu quien rompió el fuego, de un modo espectacular, el 20 de noviembre. Los alemanes aguantaban una posición defensiva en su línea de avance en un lugar llamado Saint-Michel, en el valle del Sarre. La mañana del 20, Massu infiltró parte de su fuerza detrás de la posición enemiga y, amenaza-


ECPA

ECPA

dos con quedar rodeados, los alemanes formaron precipitadamente una mal organizada columna y retrocedieron hacia las montañas.

Massu inició inmediatamente su avance. Los Sherman avanzaban, poco después, retumbando por las estrechas y zigzagueantes carreteras de montaña, abriéndose paso, una curva tras otra, en un tortuoso ascenso. En una vuelta de la carretera, apareció sobre ellos la columna enemiga en retirada, subiendo penosamente por la misma ladera de la montaña. Por culpa de la artillería, tirada por caballos en su mayor parte, avanzaba muy lentamente. Los carros de combate de Massu ganaron terreno a los alemanes en una escalofriante persecución a cámara lenta. No había salida de aquella carretera. Con la pronunciada ladera a un lado y el vacío a otro, la artillería alemana estaba condenada.

Cuando los carros de combate atraparon por fin la retaguardia, la mayoría de los soldados alemanes se

Derecha: Los hombres de Leclerc reciben una calurosa bienvenida de los ciudadanos franceses mientras se dirigen a París. Abajo: Carros Sherman de la 2.ª División sofocan la resistencia mientras avanzan por los barrios de la capital. Izquierda: La rendición final del general von Choltitz y su cuartel general el 25 de agosto de 1944. Sus captores fueron republicanos españoles.

ECPA



rindieron, pero aún había que deshacerse de la artillería para despejar un camino para los franceses en el estrecho sendero. Sin tiempo que perder, los primeros carros de combate maniobraron hasta situarse junto a las piezas de artillería y las empujaron, con sus caballos, fuera de la carretera. Mientras un carro tras otro avanzaban rugiendo, la carretera quedó sembrada de animales muertos o mutilados y metal retorcido. Los prisioneros alemanes también fueron abandonados junto a la carretera, para que se ocuparan de ellos después. Massu no tenía tiempo que perder. A pesar del tiempo tan atroz, sus carros de combate llegaron a Dabo, a 30 km en el interior de las montañas, al anochecer.

Una vez que Leclerc se enteró del rápido avance de Massu, partió inmediatamente para aprovechar la ventaja. Massu estaba apoyado a la izquierda por otro subgrupo, mandado por el teniente coronel Minjonnet, que se estaba moviendo directamente hacia la brecha de Saverne para distraer la atención del mo-

LA LIBERACIÓN DE PARÍS

La intención original de los comandantes aliados en agosto de 1944 era ignorar por completo París, avanzando hacia el este y dejando la ciudad para una posterior operación de limpieza. Pero los combatientes de la resistencia en el interior de París y los contingentes franceses en los ejércitos aliados obligaron a los generales a cambiar sus planes. El 21 de agosto, se estaba produciendo una insurrección en la ciudad y las fuerzas ocupantes alemanas reaccionaban de un modo brutal. Se temía que, si continuaba la lucha por mucho tiempo, los combatientes de la resistencia serían masacrados y gran parte de la ciudad destruida. El 21 de agosto, mientras la resistencia rogaba ayuda aliada, el general Leclerc envió una pequeña fuerza bajo el mando del comandante de Guillebon hacia París desde su posición en Argentan, aunque en realidad tenía estrictas órdenes de no moverse. La iniciativa de Leclerc tuvo todo el apoyo del líder de la Francia Libre, el general de Gaulle, quien quería que fuesen sus hombres, y no los comunistas de la resistencia, quienes ganasen el mérito de liberar París. Por suerte para Leclerc, el 22 de agosto los comandantes aliados autorizaron por fin a la 2.ª División Acorazada a que tomase París. El primer día, avanzaron sin encontrar resistencia hasta Rambouillet, a 50 km de la ciudad. Después se dividieron en tres columnas para la entrada en la ciudad. Tras sondear las defensas enemigas, Leclerc llevó su primer contingente, bajo el mando del capitán Raymond Dronne, a París al atardecer del 24 de agosto. El resto de la división llegó al día siguiente y, tras un intenso combate en la ciudad, el comandante de guarnición, el general Dietrich von Choltitz, ignorando las órdenes de Hitler de causar la máxima destrucción posible, se rindió la tarde del 25 (curiosamente, a unos republicanos españoles de la 2DB). La celebración que tuvo lugar después fue una de las fiestas más frenéticas de la historia.

vimiento de flanqueo de Massu. Pero Leclerc pensó que Massu debía ser reforzado y ordenó al grupo de Guillebon que fuese hasta Dabo durante la noche, preparado para continuar el avance detrás de la punta de lanza de Massu a la mañana siguiente.

Fue una implacable noche, con fuertes lluvias, y el avance por las estrechas y serpenteantes carreteras en medio de aquellos oscuros pinares fue una pesadilla para los conductores. La ruta quedó pronto muy congestionada y los veloces *jeep*, que llevaban oficiales de enlace arriba y abajo, se sumaron al peligro de accidentes. La historia oficial del 250.º Batallón de Artillería de Campaña norteamericano, que estaba adscrito a la 2DB, se refiere lacónicamente a "una noche de miseria en que nuestros vehículos quedaron atrapados en la oscuridad, parachoques con parachoques, en una estrecha carretera en aquellas montañas de densos bosques". Un jefe de carros francés ofreció una descripción más expresiva:


ECPA

Abajo: El general Leclerc conferencia con sus oficiales sobre las posibles rutas del avance de la 2.ª División hacia Estrasburgo. Leclerc no sólo tuvo que enfrentarse a las tropas alemanas, sino también a ciertos elementos del alto mando norteamericano con poca disposición respecto a él. Entre ellos estaba el general Eisenhower, quien no quería que las tropas francesas se embarcasen en un avance sin apoyo hacia Estrasburgo.

"La lluvia había estado cayendo durante días y estábamos empapados hasta los huesos. Estaba oscuro como boca de lobo y algunos de nosotros llevábamos las luces encendidas. Había soldados alemanes cubiertos de barro tirados a los lados de la carretera; había cañones que habían sido empujados a las cunetas, anegadas de agua, vacas y caballos muertos. Destrozábamos todo tipo de animales y armas conforme avanzábamos."

A la mañana siguiente, a pesar de las adversidades, la fuerza de apoyo estaba ya en posición detrás de Massu, que reanudó su avance al amanecer.

Entretanto, al norte de Saverne, el grupo Dio había iniciado su empuje hacia las defensas alemanas de Falsburgo, dejando a un lado la ciudad de Sarreburgo para que se encargase de ella la 44.ª División de Infantería norteamericana. Cuando la fuerza principal francesa contactó con el enemigo, el subgrupo de Rouvillois giró a la izquierda, dirigiéndose a La Petite-Pierre. Igual que Massu en el sur, Rouvillois encontró una escasa resistencia alemana. El enemigo no estaba preparado para estos rápidos movimientos de flanqueo realizados por pequeñas fuerzas móviles a lo largo de carreteras previamente consideradas como inadecuadas para los carros de combate. Ninguno de los comandantes alemanes se dio cuenta de lo que estaba sucediendo ni comprendió la amenaza en la línea defensiva de los Vosgos.

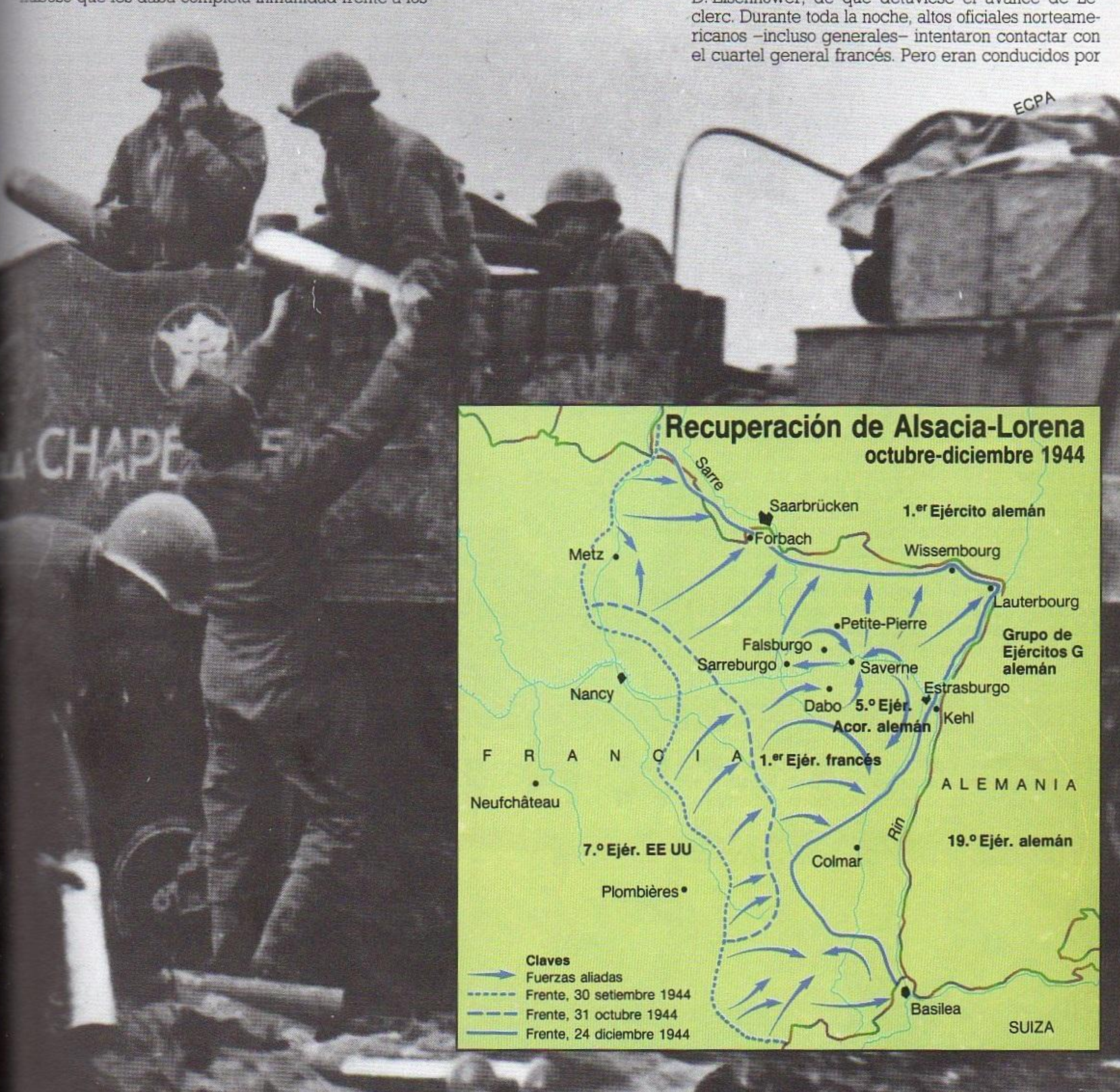
El 22 de noviembre, tanto Massu como Rouvillois estaban fuera de las montañas y en la amplia llanura alsaciana. Tras girar de norte a sur, se dirigieron

hacia Saverne. Entretanto, Minjonnet avanzó por las laderas orientales de los Vosgos hacia la brecha de Saverne, por las montañas situadas encima de la propia ciudad. Como si estuviesen sincronizadas, a las 14,15 horas las fuerzas de Massu y Rouvillois convergieron en Saverne, casi sin resistencia. La sorpresa fue completa. El general Bruhn, comandante regional alemán, fue capturado en su cuartel general sin que tuviera tiempo siquiera de radiar los detalles del desastre de Estrasburgo. En la brecha, Minjonnet provocó el caos, acercándose por detrás de los temidos 88 y capturándolos antes de que sus servidores tuviesen tiempo de darse la vuelta y plantar cara a aquel inesperado eje de ataque. Las fortificaciones de hormigón fueron capturadas intactas.

Para los alemanes en Estrasburgo, todos estos hechos quedaron ocultos por la niebla de la guerra. El tráfico militar seguía avanzando normalmente por la llanura hacia Saverne, disfrutando de aquel tiempo nuboso que les daba completa inmunidad frente a los ataques aéreos. Para los franceses, la oportunidad era demasiado buena para perderla.

La tarde del 22 de noviembre, Leclerc había desplazado su cuartel general hasta Saverne, no sólo para estar más cerca de la acción, sino también a fin de escapar del alto mando. En lo que al general Patch, comandante del Séptimo Ejército norteamericano, concernía, Leclerc tenía autorización para capturar el desfiladero de Saverne, pero no podía seguir adelante. Estrasburgo estaba definitivamente fuera de sus atribuciones. Por suerte para Leclerc, tenía unas excelente relaciones con su superior inmediato, el general Haislip, quien había dejado claro de modo extraoficial que no intentaría detener a los franceses que iban hacia Estrasburgo y el Rin, alertando simplemente a Leclerc para que tuviese cuidado con un posible contrataque por los flancos. Aún así, al final del día 23, Haislip recibió la orden directa nada menos que del comandante supremo, el general Dwight D. Eisenhower, de que detuviese el avance de Leclerc. Durante toda la noche, altos oficiales norteamericanos –incluso generales– intentaron contactar con el cuartel general francés. Pero eran conducidos por

Abajo: Un equipo de artilleros franceses en acción con un cañón autopropulsado M7 Priest de 105 mm. Los hombres de la 2.ª División demostraron saber utilizar el material norteamericano. La 2.ª fue equipada con diversos vehículos de combate, incluidos carros medios M4 Sherman y ligeros M5 Stuart.



los oficiales de enlace franceses por todas partes, excepto a donde sabían que estaba realmente Leclerc. Los oficiales franceses sólo se consideraban responsables ante Leclerc, y las órdenes de éste eran que nada detuviese el avance hacia Estrasburgo al día siguiente.

A las 07,15 horas del 23 de noviembre, arrancaron los motores de los primeros carros, que se colocaron en sus posiciones para el avance a través de la llanura alsaciana. Estrasburgo estaba a 40 kilómetros, defendida por un anillo de fuertes totalmente desprevenidos respecto al relámpago que iba a caer sobre ellos. Las instrucciones eran, como siempre, dejar a un lado todos los puntos fuertes enemigos que no pudieran ser fácilmente capturados y entrar en la ciudad con la mayor velocidad posible, llegando hasta el puente de Kehl, sobre el Rin, pocos kilómetros al este. La fuerza iba a avanzar en cinco columnas –dirigidas por Massu, Rouvillois, Putz, Cantarel y Debrai–, una para cada una de las rutas posibles hacia Estrasburgo. Sería una carrera para ver quién llegaba el primero, con las unidades más pequeñas operando de modo prácticamente independiente a iniciativa de sus oficiales. La única regla era que no decayese nunca el ritmo del avance.

Un norteamericano, el teniente Tony Triumpho, del 250.° de Artillería de Campaña, contó:

"Éramos tres norteamericanos, los únicos que había allí aquella mañana, corriendo a través de la llanura en nuestro *jeep* junto con cuatro o cinco carros ligeros y unos pocos semiorugas de infantería, además de unos 70 hombres. Pasamos junto a grupos de obreros y de soldados alemanes que se quedaron con la boca abierta."

Los carros franceses llegaron disparando sus ametralladoras contra cualquiera que llevase uniforme

El primer grupo de franceses que entró en la ciudad, dirigido por Rouvillois, consiguió una sorpresa total. Irrumpieron osadamente en medio de la vida diaria de Estrasburgo en tiempo de guerra. Los oficiales alemanes estaban de compras con sus esposas o sentados en las cafeterías cuando los carros de combate franceses llegaron retumbando sobre el empedrado, disparando sus ametralladoras contra cualquiera que llevase uniforme. Los burócratas alemanes, de pie en las paradas del tranvía y con sus portafolios bajo el brazo, se encontraron de cara con soldados franceses sucios por el combate que, según los testigos, "parecían totalmente fuera de lugar". No se concedió cuartel cuando los hombres de Rouvillois entraron en la ciudad.

Obedeciendo las instrucciones, Rouvillois no se detuvo en la ciudad, sino que siguió avanzando hacia el puente de Kehl y fue a 600 m de su objetivo donde la férrea resistencia enemiga detuvo por fin su empuje. Detrás de él, otras unidades francesas llegaban a Estrasburgo. El grupo de Massu había encontrado oposición en el fuerte Foch antes de efectuar un desvío para seguir la ruta de Rouvillois hacia la ciudad. La columna de Debray había capturado el fuerte



ECPA

Abajo: Hombres y vehículos de la 2.ª División atraviesan la niebla de la llanura alsaciana hacia Estrasburgo. Desde la guerra franco-prusiana de 1870-71, la posesión de la ciudad había pasado ya tres veces de manos entre franceses y alemanes. Tras su anexión a Alemania en 1940, muchas de las calles fueron rebautizadas. Arriba: Dos miembros de la 2.ª División fijan el letrero de la calle *Adolf Hitler Strasse* a su carro Sherman como trofeo después de recuperar Estrasburgo para Francia.

Joffre tras un duro combate y había seguido hasta capturar el aeródromo de Neuhof intacto. Más al sur, el grupo de Putz tomó el fuerte Kléber, mientras la columna de Cantarel era interrumpida en fuerte Pétain antes de encontrar otra carretera a Estrasburgo.

El propio Leclerc llegó después a la ciudad, pero era demasiado pronto para celebraciones. El comandante alemán en Estrasburgo, el general von Vaterrodt, había escapado por poco a la captura: las tazas de café en su cuartel general aún estaban calientes cuando irrumpieron en él las tropas francesas. Se había refugiado en el fuerte Ney y, desde allí y otros fuertes intactos alrededor de la ciudad, empezó un bombardeo algo intermitente. La 2DB era ahora enormemente vulnerable a un contrataque si los alemanes se daban cuenta de lo pequeña que era esta fuerza y lo lejos que estaba del resto del Séptimo Ejército norteameriano. Leclerc solicitó urgentemente tropas norteamericanas de apoyo mientras sus hombres se dedicaban a reducir bolsas de resistencia. El 24 de noviembre, la situación quedó finalmente dominada. Fuerte Ney se rindió, y von Vaterrodt fue hecho prisionero mientras a través de la llanura aparecían las cansinas siluetas de los soldados de la 3.ª División de Infantería norteamericana, que llegaba para reforzar la presencia aliada en Estrasburgo.

Al día siguiente, el 25 de noviembre, Leclerc pudo por fin ordenar un desfile de victoria en la Place Kléber, a pesar de la presencia de los Messerschmitt en el cielo. Fue un momento emocionante, el cumplimiento del "Juramento de Kufra" y una simbólica restauración del honor de Francia después de tanta ignominia y vergüenza. Fue también el justo broche de oro a una excepcional hazaña militar, descrita por el general Haislip como "la más brillante operación de toda la guerra".



Los Fusileros Artistas constituyeron el crisol de la joven oficialidad británica en el Frente Occidental de la Primera Guerra Mundial.

"De día y de noche, casi debajo de los cañones enemigos y, a menudo, bajo el fuego de los fusiles en las trincheras, empezaban, hacían y terminaban su trabajo con un alto nivel de eficacia (...) Nos enseñaron qué pueden hacer los hombres de gran energía y capacidad cuando saben cómo hacerlo."

Estas fueron las palabras empleadas por el mariscal de campo sir John French, comandante de la Fuerza Expedicionaria británica, para expresar su gratitud a la especial contribución de un regimiento al esfuerzo aliado durante la Primera Guerra Mundial. Durante una cena posterior al Armisticio, French se refería al 28.° Regimiento del Condado de Londres (Fusileros Artistas), una unidad territorial que demostró ser un destino excepcional para jóvenes oficiales, además de una fuerza de combate bien disciplinada en el campo de batalla.

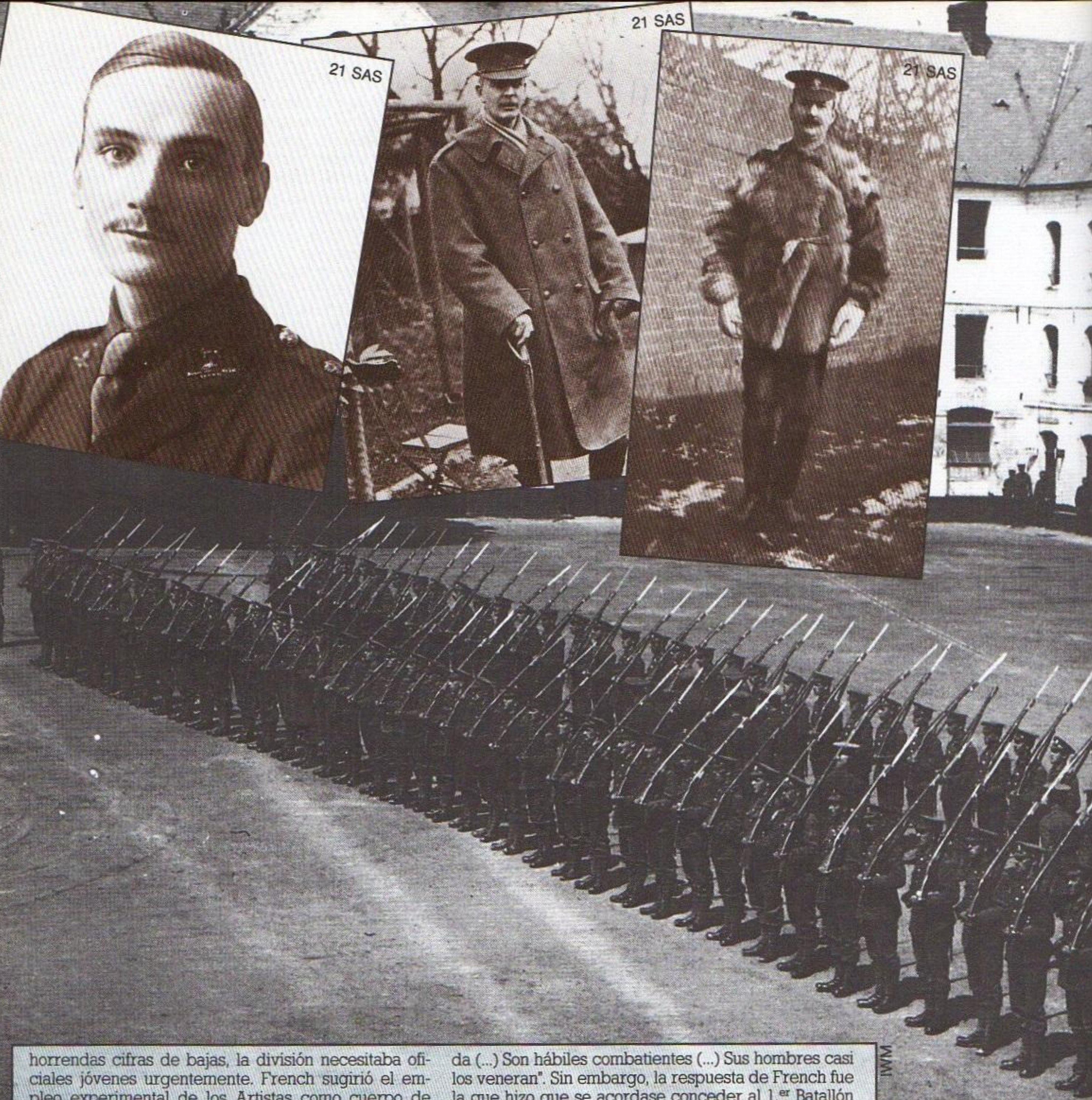
Al estallar la guerra, el 1.er Batallón de Fusileros Artistas estaba mandado por el teniente coronel H.A.R. May y había conseguido gran reputación como una de las mejores unidades de voluntarios del país. La destreza de los Artistas en las competiciones militares de todo tipo era bien conocida y May se sintió lógicamente desilusionado cuando su batallón fue asignado a "tareas en Londres". Sin embargo, el destino intervino y, el 26 de octubre de 1914, él y sus hombres se embarcaron en el SS *Australind*, rumbo a Francia.

Poco después de que el batallón llegase a Francia, el teniente coronel May recibió órdenes de dirigirse inmediatamente al saliente de Yprés y tomar posiciones en primera línea, como parte de la 7.ª División. Sin embargo, sir John French, al ser informado del ejemplar nivel militar de los Fusileros Artistas, interceptó al batallón e informó a May que, debido a las

Abajo: Una fila de soldados atraviesa el devastado paisaje cerca de Passchendaele. El 1.er Batallón de los Fusileros Artistas entró en acción por primera vez durante la prolongada ofensiva de Passchendaele de 1917. En noviembre de 1914, el batallón proporcionó 50 oficiales a las mermadas filas de la 7.ª División. Todos los seleccionados eran cabos y suboficiales, y se convirtieron en los "Primeros Cincuenta". En un gesto sin precedentes, recibieron sus estrellas de oficiales antes de unirse a sus nuevas unidades.


IWM

FUSILEROS ARTISTAS



horrendas cifras de bajas, la división necesitaba oficiales jóvenes urgentemente. French sugirió el empleo experimental de los Artistas como cuerpo de entrenamiento por el que pasasen los oficiales antes de ser enviados a los regimientos regulares de línea. May reconoció que enviar su batallón al combate sería un trágico desperdicio de material de primera clase: una unidad de choque sumada al frente no tendría efectos notables, mientras que 1 000 oficiales altamente entrenados y distribuidos por todo el Ejército británico sí sería de incalculable valor.

May seleccionó 52 cabos y suboficiales de entre las filas de su batallón para su ascenso inmediato al rango de oficial y, junto con el sargento primero Peter Emslie, abordaron la tarea de prepararse para esta nueva responsabilidad. El 12 de noviembre, se añadió una estrella de oficial al uniforme caqui de cada hombre y, tres días después, éstos se unieron a sus nuevos regimientos y marcharon de Bailleul a primera línea. Poco después, May recibió una carta de sir Thomas Capper, el comandante de división: "Los jóvenes que ha enviado han hecho una labor espléndida (...) Son hábiles combatientes (...) Sus hombres casi los veneran". Sin embargo, la respuesta de French fue la que hizo que se acordase conceder al 1.er Batallón el honor de convertirse en una escuela de instrucción en el frente para oficiales. Su pregunta era simple: "¿Tiene más como éstos?"

En el CG de la Escuela de Cadetes en Blendecques, a seis kilómetros del frente, los Artistas empezaron a entrenar a los candidatos. Miles de reclutas en potencia habían estado llamando a las puertas de los cuarteles generales en Londres de los recién formados 2.° y 3.er Batallones, esperando conseguir ser aceptados en el regimiento. Por ello, May estaba seguro de que podría suministrar un flujo constante de oficiales de alto calibre durante toda la guerra. De hecho, con la ayuda de los batallones nacionales, los Fusileros Artistas proporcionaron en total 10 256 oficiales, que aparecieron en las filas de prácticamente todos los regimientos del Ejército británico. Todo esto lo llevó a cabo una unidad cuyos efectivos eran de sólo 621 hombres cuando llegó por primera vez a Francia.

Fotografía principal: El 1.er Batallón de Fusileros Artistas forman la guardia de honor durante una visita de Jorge V al cuartel general británico en Montreuil, en 1917. Arriba, izquierda: El teniente D.J. Dean, condecorado con la VC en 1918. Arriba, centro: El teniente coronel H.A.R. May, que dirigió a los Artistas hasta finales de 1915. Arriba, derecha: El sargento mayor del regimiento, Peter Emslie, con una chaqueta de piel de cabra distribuida para combatir las crudas condiciones del invierno de 1914-15.

La Lista de Honor del Regimiento refleja las cualidades de liderazgo de los oficiales Artistas: ocho Cruces Victoria y 891 Cruces Militares ofrecen testimonio del valor de estos hombres bajo el fuego. Por ejemplo, el teniente Donald John Dean, destinado en octubre de 1916 al 8.° Batallón del Regimiento Real de West Kent, fue condecorado con la Cruz Victoria por su bravura en el noroeste de Lens, entre el 24 y el 26 de setiembre de 1918. Tras mandar a su sección en la instalación de un puesto avanzado en una trinchera alemana capturada, Dean trabajó sin descanso para asegurar el flanco izquierdo contra los ataques enemigos. Sin amilanarse por el intenso fuego de morteros de trinchera y las balas, Dean instó a sus hombres a que permaneciesen en sus puestos y juntos consiguieron rechazar un violento asalto de tropas alemanas extremadamente decididas. Continuó la consolidación frente al fuego enemigo, y todos los ataques durante las 24 horas siguientes fueron rechazados gracias al genial liderazgo de Dean.

Los hombres trabajaban para aprender todo lo necesario sobre el manejo de la Maxim y la Vickers

La transformación de jóvenes en oficiales altamente entrenados para el Ejército británico no era por supuesto la única tarea de los Fusileros Artistas. A finales de 1914, por ejemplo, ya estaba bastante claro que las ametralladoras desempeñarían un papel crucial en una lucha dominada por el concepto de la guerra de trincheras. Aunque existían instalaciones para entrenar suboficiales de infantería, la tarea de instruir a 2 000 servidores de ametralladora por mes en el arte de mantener y manejar estas armas relativamente nuevas estaba más allá de las capacidades de las autoridades existentes. Cuando May supo de esta situación no tardó en ofrecer un pequeño grupo de Artistas para formar el núcleo de una escuela de ametralladores.

Las noticias sobre la excelente actuación del 1.er Batallón en la tarea de entrenar oficiales se extendieron como el fuego y se seleccionó a 16 hombres para la instrucción de ametralladores de entre la reserva de talentos que tenía May bajo su mando. Al llegar al cuartel general del Cuerpo de Ametralladoras, en St Omer, cada hombre trabajaba incansablemente para aprender todo lo necesario sobre el manejo de la Maxim y la Vickers. En cuestión de semanas, los Artistas pudieron pasar sus nuevos conocimientos a otros y así fue creciendo firmemente el número de instructores. Pronto pasaban 800 alumnos por la escuela cada dos semanas.

Tras el ejemplo de los Artistas, surgieron más escuelas y, en 1918, el Cuerpo de Ametralladoras había adquirido una formidable reputación en el Frente Occidental. Estimulados por el vigor de sus instructores y justamente orgullosos de su regimiento, 18 miembros de los Fusileros Artistas que servían en el Cuerpo de Ametralladoras fueron condecorados con la Cruz Militar. Uno de los receptores de esta codiciada condecoración fue el subteniente Gerald Harman Ball. Al mando de un nido de ametralladoras cerca de



LOS FUSILEROS ARTISTAS

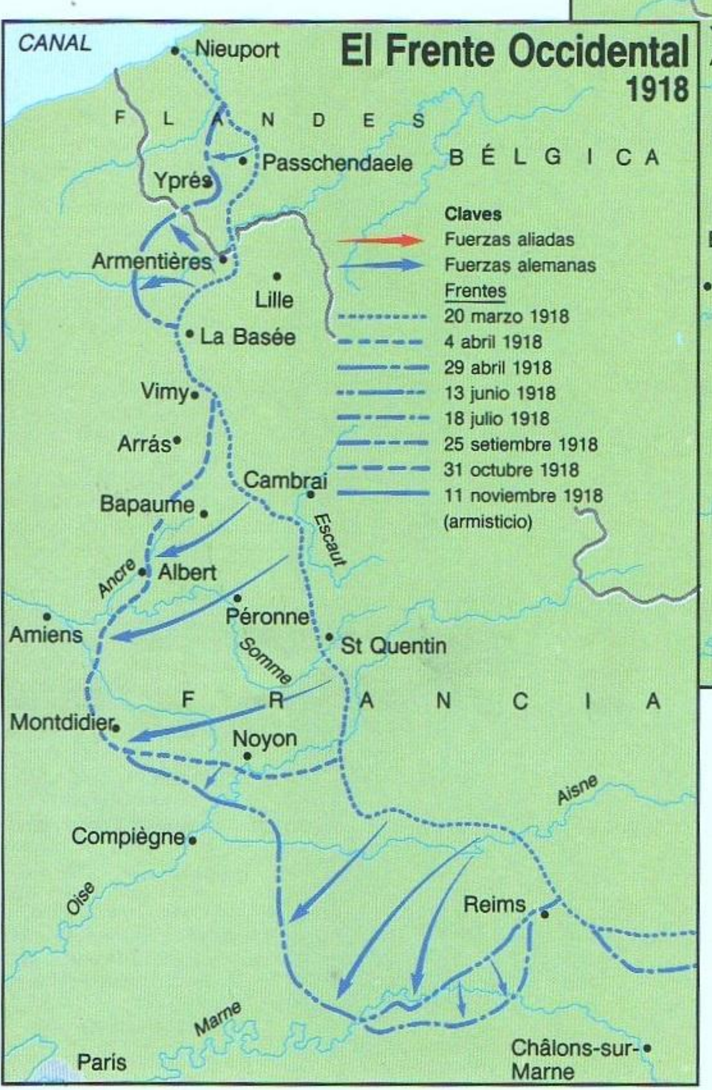
Los Fusileros Artistas (cuya insignia aparece arriba) se formaron en 1860 como parte de un movimiento de voluntarios creado por el gobierno británico después de la guerra de Crimea. La idea original del regimiento se debió a Edward Sterling, un joven estudiante artista. Tras proponer el concepto de un cuerpo especial de "artistas" a un pequeño grupo de amigos, Sterling decidió seguir adelante con el proyecto. El nuevo cuerpo se formó oficialmente como 38.° de Voluntarios Fusileros (Artistas) de Middlesex. En 1880, el regimiento podía declarar que cada una de sus ocho compañías tenía una especialización artística. Para entonces, la unidad había sido rebautizada como el 20.° de Voluntarios Fusileros (Artistas) de Middlesex. Muchos miembros del regimiento fueron a Sudáfrica para luchar en la guerra de los Boer (1899-1902) como parte de los Voluntarios Imperiales de la City pero no fue hasta 1914 que el rebautizado 28.° Regimiento del Condado de Londres (Fusileros Artistas) marchó al extranjero como tal unidad. En 1921, cuando resurgió el espíritu de los movimientos de voluntarios y se formaba lentamente el Ejército Territorial, uno de los primeros batallones que contenía suficientes hombres para efectuar un desfile era el de los Fusileros Artistas. El regimiento siguió en su tarea como unidad productora de oficiales hasta el final de la Segunda Guerra Mundial. Se reformó en 1947 como el 21 SAS (Artistas) y un grupo de aquel regimiento formó el núcleo del 22 SAS en Malasia en 1952.

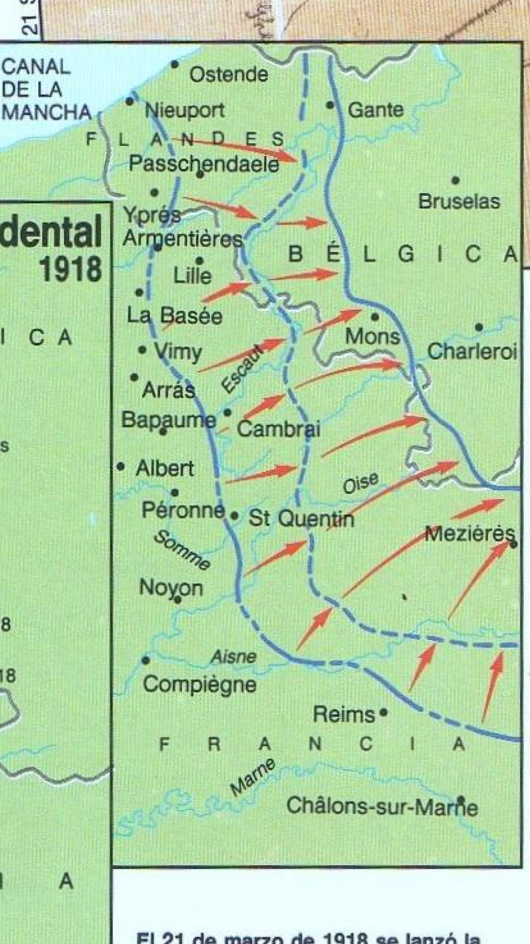
Arleux, en febrero de 1918, Ball fue capaz de soportar un feroz ataque hasta que su arma quedó fuera de acción por las granadas enemigas. La infantería alemana invadió la trinchera pero Ball no se rindió y aguantó defendiendo su puesto. El sonido de metal contra metal rasgó el aire cuando las bayonetas entrechocaron en una brutal lucha a vida o muerte. Concentrando a sus hombres, Ball consiguió expulsar al enemigo de las trincheras.

Cuando la escasez de personal amenazaba con perjudicar el entrenamiento, el nuevo comandante del regimiento, el coronel Chatfield Clarke, pudo aumentar los efectivos del 1.er Batallón a 1 200 hombres con la ayuda de un gran reclutamiento del batallón de reserva en Inglaterra. Las tareas de entrenamiento y de estado mayor continuaron de este modo hasta el 14 de junio de 1917, en que se informó al 1.er Batallón que debía unirse a la 190.ª Brigada de la 63.ª División (Real Naval). Tras revisar todos sus equipos y reunir máscaras antigás bajo la supervisión del furriel Freddy Light, el batallón esperó la "orden de movilización"; ésta llegó diez días después. La habían esperado con impaciencia; aunque estaban orgullosos de su función como cuerpo de entrenamiento de oficiales, los Artistas ansiaban una oportunidad para crearse una reputación como unidad de combate.

21 SAS

Derecha: Un mapa bosquejo del frente de Passchendaele dibujado por un Artista durante la ofensiva del 30 de octubre de 1917.





El 21 de marzo de 1918 se lanzó la última gran ofensiva alemana de la Primera Guerra Mundial. Los Aliados quedaron abrumados al principio y empezaron a retirarse hasta la zona central del Somme, el 4 de abril. Los alemanes siguieron su avance hacia el sur y el norte, y no fue hasta mediados de julio que los Aliados fueron capaces de detenerlos por completo.

Las últimas ofensivas aliadas que concluyeron con el fin de la guerra empezaron el 18 de julio. En setiembre, los Aliados recuperaron el terreno perdido y terminó la guerra.

En octubre, la 63.ª División recibió órdenes de marchar al saliente de Yprés, y los Artistas empezaron a planificar y entrenarse para el futuro ataque sobre el cerro de Passchendaele. La Compañía B estaba mandada por el capitán Bare, la Compañía A por el capitán Mieville, la Compañía C por el capitán Chetwood y la Compañía D por el capitán Royds. Apoyado por un bombardeo de artillería, el ataque empezó el 28 de octubre, con las Compañías A, B y C desplazándose a la primera línea y la Compañía D permaneciendo detrás en apoyo. El objetivo estaba en el extremo opuesto de una zona pantanosa conocida como "Paddebeeke", pero los Artistas encontraron un intenso fuego de ametralladoras procedentes de numerosos fortines enemigos casi tan pronto como empezó el ataque. Los hombres tropezaban en el cenagal y sus fusiles y sus Lewis se atascaban con el espeso barro. El capitán Royds recuerda así cómo vió lanzarse al combate a las tres compañías en cabeza:

"El proceso de atrincheramiento, cuando se descubrió el lugar adecuado, fue una pesadilla. Fritz lo había hecho muy mal y muchos de los hombres quedaron enterrados en más de una ocasión. Los minutos pasaban mientras estábamos agazapados en las trincheras que habíamos excavado bajo una brillante luna y un frío punzante.

"Por fin nuestras baterías abrieron fuego, pero después empezaron los problemas. El enemigo conocía cada centímetro del terreno y organizó un fuego de contrabatería que duró horas. Ya pueden imaginar las sensaciones de un hombre durante un combate cuerpo a cuerpo, pero aquel ataque, con todo tipo de proyectiles cayendo sobre las líneas de avance, era lo más próximo que uno pueda imaginar al infierno. Los pocos que no murieron en seguida llegaron tan lejos en el barro como pueda llegar un ser humano."

A los pocos momentos de salir de las trincheras, los Artistas habían sufrido bajas terribles. De una fuerza



Abajo: Los ametralladores en acción, en 1917. Insertas, de izquierda a derecha: Los capitanes Bare, Royds y Chetwood, jefes de las Compañías B, C y D.

ENTRENAMIENTO DE OFICIALES

La Escuela de Cadetes de Blendecques, en el norte de Francia, fue la única unidad del Ejército británico que tuvo el honor de permitirse entrenar candidatos para el ascenso directo sin ningún otro paso intermedio. El curso, de diez semanas, era riguroso: tenía que serlo si había que convertir a jóvenes en oficiales destinados a la primera línea. Al llegar a la escuela, los candidatos recibían siete días de entrenamiento físico y combate a la bayoneta, seguidos por 16 días de instrucción en la guerra de trincheras, protección contra ataques con gas y bombardeos, y ejercicios de orden cerrado. Los candidatos recibían después un destino de tres semanas a uno de los batallones de primera línea. Eran enviados en grupos de 20 a cada batallón, acompañados por un oficial o suboficial Artista. De vuelta en Blendecques, los candidatos tenían un corto período de descanso y escribían sus primeras experiencias en combate. Recibían 16 días de instrucción en trabajos de topografía, tácticas de guerra de movimientos y ejercicios de orden cerrado. Los Artistas no perdían ocasión para proporcionar valiosísima información a los candidatos y muchas de las tardes se pasaban asistiendo a clases teóricas dirigidas por distinguidos invitados de los dos Colegios de Estado Mayor de Hesdin. Durante varios días en los Campamentos de Entrenamiento n.° 1 y 2 de Étaples, los potenciales oficiales recibían la oportunidad de poner a prueba sus capacidades de mando y liderazgo con grandes grupos de hombres. Finalmente, cada candidato asistía a una entrevista personal con el oficial en jefe de la Escuela de Cadetes. Si la superaba con éxito, se cursaban los documentos de ascenso y el candidato recibía sus órdenes de destino a uno de los batallones de primera línea a los siete días. Con el empleo de alférez, una nueva promoción de oficiales Artistas estaba lista para salir de Blendecques.

de 500 hombres, el batallón quedó reducido a 250. De no ser por los incesantes esfuerzos del oficial médico del batallón, el capitán David Matthew, las bajas hubieran sido indudablemente mucho más numerosas. Durante las 72 horas que estuvo el batallón en línea, Matthew atendió a los heridos de la unidad en un puesto avanzado y exhortó a sus hombres a que enviasen grupos de socorro a través de aquel terreno sembrado de cráteres en busca de soldados que hubiesen quedado atrapados en las profundas ciénagas. Matthew continuó con su trabajo a plena vista del enemigo. Fue condecorado con la Cruz Militar por su devoción en el deber.

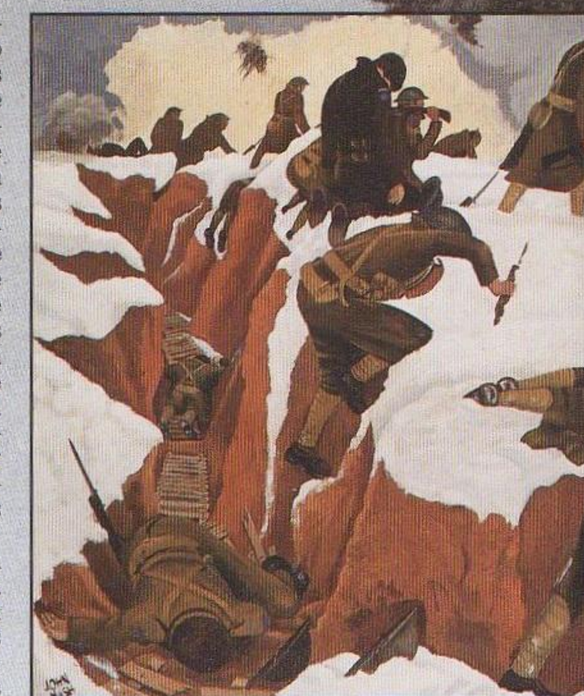
El frente de Passchendaele se cerró el 10 de noviembre y el 1.er Batallón se retiró detrás de las líneas para un período de descanso y reorganización. El teniente coronel John Harrington tomó el mando y los Artistas recibieron refuerzos, que incluían seis oficiales y un grupo reclutado en el batallón de reserva del regimiento de Londres. Aunque también se unieron hombres y oficiales de otros regimientos durante este período, éstos fueron rápidamente asimilados por el espíritu de cuerpo de los Artistas.


IWM

En diciembre, como reacción a una ofensiva alemana en Cambrai, la 63.ª División fue enviada al distrito del Somme. La noche del 15 de diciembre los Artistas se trasladaron a la primera línea del saliente de Marcoing, parte de la Línea Hindenburg. Sin embargo, la unidad seguía aún por desgracia por debajo de sus efectivos, y las compañías se vieron obligadas a asumir organizaciones compuestas por sólo una o dos secciones. A las 06,00 del 30 de diciembre, la relativamente tranquila mañana se quebró bajo el sonido de los proyectiles de artillería en primera línea, que levantaban toneladas de tierra y nieve. Después se impuso un espectral silencio, roto únicamente por las noticias de que un batallón de *Jägers*, vestidos con uniformes blancos, había derrotado al batallón de primera línea de la 190.ª Brigada y penetrado en el flanco sur. Las cuatro compañías de los Artistas recibieron la tarea de reconquistar la línea. Tras reunir munición y máscaras antigás, avanzaron por la trinchera de enlace mientras los proyectiles enemigos explosionaban alrededor de ellos.

Reforzada por una sección del 4.° Batallón de la Infantería Ligera Shropshire del Rey, la Compañía A llegó al punto de partida –una carretera hundida delante de la posición alemana– sin sufrir bajas. Tras reagruparse, los Artistas lanzaron su contrataque. Pero fue inútil. Recibidas por una tormenta de balas de ametralladora y enfiladas por ambos flancos, las Compañías A y B se vieron obligadas a retirarse al talud de la carretera e iniciar la agotadora tarea de consolidar sus posiciones. La Compañía C sufrió numerosas bajas en el camino a través de la trinchera de enlace y el oficial al mando, el capitán Lepingwell, fue gravemente herido. Sin dejarse intimidar, el subteniente Arthur Holland tomó el mando de la compañía y dirigió a sus hombres a la derecha de la posición, donde organizó la consolidación de la misma. Tras aventurarse varias veces para recoger a hombres que habían caído delante de esta nueva línea, Holland ofreció un emocionante ejemplo a los Artistas bajo su mando. Posteriormente fue condecorado con la Cruz Militar.

Otras tres Cruces Militares fueron concedidas a hombres del 1.er Batallón por su valor durante el combate en Marcoing. El teniente Raimond Barnett, oficial al mando de la Compañía D, había dirigido un grupo de granaderos a una de las trincheras que habían sido capturadas por los *Jägers* e infligió numerosas bajas al enemigo antes de obligarles a retirarse. Por su valiosísimo trabajo de reconocimiento cuando su posición fue sometida a una devastadora lluvia de fuego, el capitán Walter Mieville fue también condecorado con la Cruz Militar. La tercera condecoración fue para el teniente Edward Margetson, que no escatimó esfuerzos para mantener las líneas de comunicaciones del batallón mientras los ataques enemigos estaban en su momento álgido. A menudo, cuando los



cables de teléfono que había colocado eran dañados por los proyectiles y el fuego de mortero, Margetson llevaba mensajes en persona a sus compañeros Artistas en la primera línea.

El 1.er Batallón fue relevado de las trincheras la noche del 31 de diciembre, orgulloso porque su estoica defensa de sus posiciones había impedido que los alemanes aprovechasen su éxito inicial: algo que habría comprometido a todo el saliente de Cambrai. Agotados por el combate de Marcoing, los Artistas fueron reunidos entonces en un batallón compuesto con los restos de uno de Fusileros de la 190.ª Brigada. El batallón recibió más hombres de otros regimientos pero, al unirse a la unidad, todos ellos sustituyeron la insignia y las cintas de brazo de sus unidades por las de los Fusileros Artistas.

Los Artistas empezaron a asegurar la sección sur de la Línea Hindenburg metro a metro

Tras un período de entrenamiento en Beaulencourt, el 1.er Batallón volvió al frente, de nuevo en el sector del bosque de Couillet, en Marcoing. A principios de marzo, los informes indicaron que los alemanes se estaban reagrupando para una gran ofensiva. Junto con el resto de la 63.ª División, los Artistas esperaron a que llegase el huracán. Llegó el 21 de marzo de 1918, en forma de un masivo bombardeo de 6 000 cañones alemanes. El batallón avanzó a su posición de batalla a través de una densa nube de gas mostaza y humo. Al sur, el Quinto Ejército británico y era incapaz de resistir.

Así empezó la "Gran Retirada", que duró de marzo a julio de 1918. Las comunicaciones entre los cuarteles generales de brigada y división quedaron interrumpidas y los Artistas se vieron obligados a retirarse al oeste, hacia una línea de trincheras situada al este de Yprés. El incesante avance alemán continuó, sin embargo, y el batallón efectuó una retirada en combate a través de Gouzeaucourt, Flers y Pozières. En Easter, los Artistas habían perdido 17 oficiales y 300 hombres durante el repliegue.

A mediados de julio, con las líneas de comunicación y abastecimientos alemanas seriamente sobrecargadas, los ejércitos británicos y franceses lanzaron sus contrataques. Los Fusileros Artistas se embarcaron entonces en una serie de marchas nocturnas hacia el norte y, el 31 de agosto, la 63.ª División estaba a sólo cinco kilómetros al oeste de Hindencourt; ya estaba preparado el escenario para la captura de la Línea Hindenburg. Mandado por el teniente coronel Goldthorp y apoyado por el Regimiento del Duque de Wellington (West Riding), el batallón dirigiría el asalto como parte de la 190.ª Brigada. A las 04,30 del 27 de setiembre, los Artistas avanzaron en perfecto orden, siguiendo las huellas de los hombres en cabeza antes de doblar hacia el sur con la artillería. Los alemanes, que esperaban un ataque por el oeste, fueron cogidos por sorpresa. Apoyados por dos de los otros batallones, carros de combate y artillería de la 190.ª, los Artistas empezaron a limpiar la sección sur de la Línea Hindenburg.

El ataque fue un gran éxito y, a comienzos de octubre, los Aliados habían aplastado los restos de la Línea Hindenburg. El 1 de octubre, los Artistas habían llegado a las afueras de Cambrai; la 63.ª División había realizado un avance en combate de más de diez kilómetros en cuatro días. Seis semanas después, firmado el Armisticio, los Artistas tomaron parte en la entrada oficial del Primer Ejército en Mons.

El 1.er Batallón del 28.° Regimiento del Condado de Londres (Fusileros Artistas) había sido un instrumento clave que dio al Ejército británico una reserva de oficiales de primera clase cuando tanta falta hacían, y la actuación del batallón en el combate había resultado igualmente impresionante. Además de las ocho Cruces Victoria y el total de 891 Cruces Militares otorgadas a los Artistas que habían pasado por la escuela del 1.er Batallón, otros 56 antiguos Artistas ganaron la Orden del Servicio Distinguido.



Alférez de los Fusileros Artistas, 1915

Este oficial lleva el uniforme de campaña reglamentario de 1915, con correajes modelo 1908, de los que cuelgan el mango de su herramienta de zapa y la bayoneta. Sostiene el cuaderno de Notas de Servicio en Campaña.



IWM

Arriba: Los cañones británicos de 60 libras abren fuego sobre las líneas alemanas durante la ofensiva de Passchendaele, en la que murieron casi un cuarto de millón de soldados británicos. Las intensas lluvias convirtieron el campo de batalla en un cenagal, y muchos de los heridos se ahogaron en el barro líquido. Izquierda: *Over the top*, de John Nash, muestra a los Artistas lanzándose a la acción en Marcoing. El cuadro está actualmente en el comedor de oficiales del 21 SAS.



INFIERNO EN KOKODA

En 1942, el incesante avance japonés sobre Australia fue detenido finalmente por una desesperada campaña en las tierras altas de las junglas de Nueva Guinea.

La letanía de victorias fáciles de los japoneses que siguió al devastador ataque preventivo contra la Flota del Pacífico norteamericana en Pearl Harbor, en diciembre de 1941, puso a las Fuerzas Armadas Imperiales japonesas a distancia de avión del continente australiano. A finales de enero de 1942, las tropas de asalto japonesas llevaron a cabo violentos ataques sobre Rabaul, en Nueva Bretaña y Kavieng, en Nueva Irlanda, y el cuartel general japonés dio órdenes de reforzar su anillo defensivo en el sudoeste del Pacífico. Hubo que crear bases avanzadas en Fiji, Samoa, Nueva Caledonia y en Port Moresby, en la costa meridional de Nueva Guinea.

Mientras los aeródromos y portaviones japoneses lanzaban sus bombardeos contra Darwin, la capital del Territorio del Norte australiano, empezó la primera fase del ataque contra Nueva Guinea. Prácticamente sin resistencia alguna, las fuerzas japonesas tomaron las ciudades de Lae y Salamaua, en la costa septentrional de la isla, a comienzos de marzo y se lanzaron hacia el sur por el valle del Markham. Unidades de las Compañías Independientes de la Fuerza Imperial Australiana (AIF) y miembros de los Fusileros Voluntarios de Nueva Guinea vigilaron y contactaron con patrullas enemigas en la zona. Sin embargo, las actividades en el norte estaban pensadas como maniobras de diversión. Los japoneses pensaban efectuar su principal ataque sobre Port Moresby desde el mar.

Izquierda: Miembros de la Segunda Fuerza Imperial Australiana se abren paso en la jungla antes del ataque sobre la ciudad de Lae, en manos japonesas. Superior, extremo izquierdo: Los australianos parten en fila de una aldea para reforzar el bloqueo de la pista de Kokoda. Superior, izquierda: Los zapadores *Aussie* improvisan una tirolina con sogas y poleas para pasar los suministros al otro lado del río Kanusi.

A pesar de las victorias en el norte, numerosos reveses en el mar durante los meses siguientes obligaron a los japoneses a replantearse la estrategia en Nueva Guinea. A comienzos de mayo, una fuerza operacional naval que escoltaba transportes de tropas rumbo a Port Moresby se vio obligada a retroceder tras perder un portaviones en la batalla del Mar del Coral. En junio, la Armada norteamericana hundió tres portaviones más en la batalla de Midway. En conjunto, estas acciones acabaron con la amenaza inmediata de la participación naval japonesa a gran escala en la campaña del sudoeste del Pacífico.

Un asalto anfibio sobre Port Moresby estaba ahora fuera de cuestión y el foco principal de la guerra en Nueva Guinea era ahora la pista de Kokoda. Esta vía de suministros nativa que iba de Buna, en el norte, a Port Moresby, atravesaba densos bosques tropicales y los pronunciados cerros y valles de la sierra de Owen Stanley. Desde cualquier punto de vista, aquel campo de batalla era uno de los peores de la guerra. Un oficial australiano describió así sus horrores:

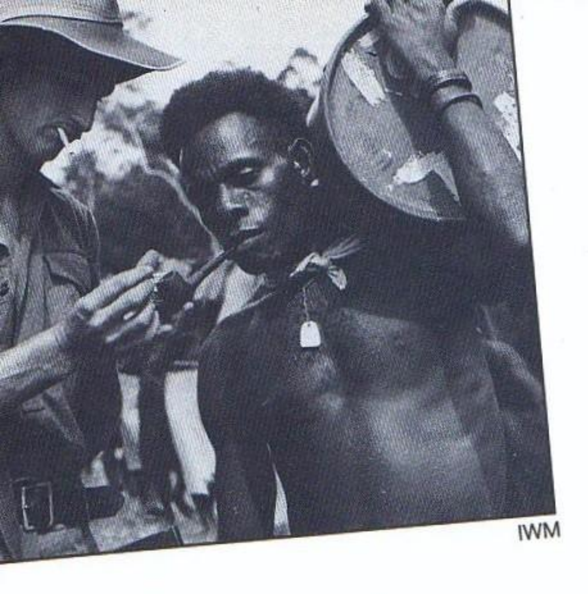
GENERAL SIR THOMAS BLAMEY

El hombre que se convirtió en el comandante australiano de Oriente Medio en la Segunda Guerra Mundial, el general sir Thomas Blamey, había sido uno de los destacados jefes australianos de la Primera Guerra Mundial. En 1914, Blamey estaba destinado en Gran Bretaña, en el Ministerio de Guerra, pero al estallar las hostilidades fue nombrado oficial de información de la 1.ª División. Blamey tomó parte en los desembarcos de Gallípolli, pero pasó la mayor parte de la guerra realizando tareas de estado mayor. En 1918 era el jefe del estado mayor del general sir John Monash, y fue el creador de la idea original de la decisiva batalla de Amiens. Dejó el Ejército después de la guerra para ocupar el puesto de Jefe de Policía de Victoria, Australia, un puesto que mantuvo hasta que se vio obligado a dimitir tras una investigación de la Comisión Real. Cuando se formó la Segunda Fuerza Imperial Australiana, en 1939, Blamey recibió el mando y, después de estallar la guerra, se le puso a cargo del Cuerpo ANZAC, que combatió en el Mediterráneo. Una vez invadida Grecia, Blamey volvió a su puesto en el AIF y fue nombrado comandante en jefe del Oriente Medio. Cuando los japoneses empezaron a bombardear el continente australiano a comienzos de 1941, Blamey fue llamado desde Oriente Medio.



IWM

Arriba: El general Blamey (izquierda) inspecciona las condiciones de combate en Nueva Guinea junto al teniente general R.L. Eichelberger, comandante norteamericano en la región.


IWM

"La senda (era) una traicionera masa de barro movedizo moteada de raíces que sobresalían igual que manos y hacían caer a los cargados soldados. Las enredaderas los atrapaban. Las ramas mojadas los azotaban. Su respiración era entrecortada. Hasta sus ojos estaban empapados en sudor."

Elementos de la 30.ª Brigada australiana, una fuerza de milicia de voluntarios y reclutas bajo el mando del general de brigada S.H.W.C. Porter, exploraba a lo largo de la ruta en dirección a Buna en julio cuando los japoneses atacaron a gran escala adelantándoseles. La noche del 21 de julio, un grupo de asalto transportado por mar de 2 000 hombres desembarcó en Buna, dispersó con facilidad un batallón de infantería ligera papuano y empezó a desplazarse por la pista hacia el aeródromo de Kokoda mientras desembarcaban más tropas. Porter recibió órdenes de detener a los japoneses.

Los primeros encuentros entre la vanguardia australiana, el débil e inexperto 39.° Batallón, y los japoneses fueron sangrientos. Hubo prolongados contactos a corta distancia con fusiles, subfusiles y granadas. Se perdió la cohesión de la unidad en esta desesperada lucha y el combate se desarrolló a nivel de secciones. Se perdieron hombres en la jungla y los heridos eran a menudo abandonados: a pocos de ellos se les volvería a ver. Los más afortunados se enfrentaban a un agonizante viaje de vuelta a la principal base australiana en Uberi, llevados por camilleros nativos que habían sido bautizados los "ángeles de pelo rizado" por los agradecidos heridos.

Sin embargo, los hombres de la milicia aguantaron bien el asalto japonés. En Kokoda, el 9 de agosto los japoneses intentaron su ya recurrida y segura táctica envolvente para derrotar a los defensores australianos. Recibieron una desagradable y desmoralizante sorpresa que les obligó a detener temporalmente su veloz carrera por la pista. Un oficial veterano japonés escribió consternado:

"... el fuego enemigo nos obligó a retirarnos. La sección estaba desperdigada y era imposible repetir la carga. El ataque nocturno terminó en fracaso. Todos los días pierdo hombres. No puedo reprimir lágrimas de amargura. Descansamos esperando la mañana y luchamos contra el frío y el hambre."

Durante la noche siguiente, los japoneses volvieron a la lucha con renovado vigor. Tras 90 minutos de combate sostenido, los soldados del 39.° Batallón fueron expulsados de sus posiciones y retrocedieron a Deniki, pocos kilómetros camino abajo desde Kokoda. Aunque sus filas estaban mermadas por las bajas, las heridas y las enfermedades tropicales, seguían siendo una fuerza de combate.

Los intentos australianos de retrasar al enemigo recibieron un oportuno impulso cuando llegó del frente una segunda unidad de milicia, el 53.° Batallón. Para los agotados hombres del 39.°, que habían estado en continuo contacto con los japoneses durante tres horribles semanas, los refuerzos llegaron en su momento justo. El oficial al mando del 39.°, el teniente coronel Honner, describió el estado de sus hombres:

"Físicamente, aquellos guerreros patéticamente jóvenes del 39.° estaban en mala forma. Exhaustos por el tenso combate y los agotadores desplazamientos, y debilitados por la falta de comida y refugio, muchos estaban ya literalmente al límite. Casi todos los días caían lluvias torrenciales durante toda la tarde y noche, derramándose en los pozos de tirador y empapando las ropas... las únicas ropas que tenían."

Las semanas de escaramuzas en la fangosa pista sólo fueron el preludio de la campaña, pues ambos bandos estaban acumulando fuerzas para las batallas que se avecinaban. El comandante regional japonés, el teniente general Harukichi Hyakutake, envió unos 13 000 hombres a la isla: la mayoría eran endurecidos veteranos de China, Filipinas o Manchuria. La 7.ª División de la AIF, bajo el mando del general de división "Tubby" Allen, estaba en el lado sur de la sierra de Owen Stanley, preparándose para relevar a las extenuadas unidades de milicia. La escala de mando australiano también se estaba formando. En las semanas siguientes, Allen informaba al general Rowell y después al general Blamey. Ambos dependían directamente del general Douglas MacArthur, que cada vez estaba más impaciente por una victoria clara y decisiva.

El enemigo seguía perdiendo con mucha diferencia en el mortal juego de emboscadas y contraemboscadas

Mientras la 7.ª División salía de la base avanzada de Uberi, los hombres de las milicias cedían lentamente terreno ante la renovada presión japonesa. Aunque impuesta por la ferocidad y tenacidad de los japoneses, la retirada daba ventaja a los australianos. El enemigo seguía perdiendo con mucha diferencia en el mortal juego de emboscadas y contraemboscadas y, conforme se acercaban a Port Moresby, sus líneas de abastecimiento estaban ya peligrosamente sobredilatadas.

Los japoneses intentaron remediar esa situación con un asalto anfibio. En el sudeste de la isla, unos 2 000 hombres desembarcaron en la playa de la bahía de Milne. El principal asalto empezó la noche del 25 de agosto, mucho después de que hubiesen empezado las importantes batallas por la isla en el norte. Tras encontrar una inesperada oposición de las unidades de la milicia australiana, los japoneses tuvieron que detenerse y se vieron obligados a abandonar el 6 de setiembre.

Entretanto, Allen estaba ordenando su fuerzas para un decisivo encuentro terrestre de su propia elección. Bajo la atención de MacArthur, mal recibida por muchos, dos de las unidades regulares de la 7.ª División, el 14.° y 16.° Batallones de la Segunda Fuerza Imperial Australiana (2/14.° y 2/16.° Batallones), ocuparon el puesto de los hombres aniquilados en la pista de Kokoda.

Los regulares tenían poca experiencia de combate en la jungla, pero pronto demostraron su temple. El 29 de agosto, el soldado B.S. Kingsbury ganó una VC a título póstumo por detener él solo una carga japonesa. Disparando su Bren desde la cadera, Kingsbury, que dirigía a otros miembros del 2/14.°, infligió unas 200 bajas al enemigo. Sin embargo, los australianos se


IWM
RHL/AWM



Abajo: Tropas australianas, miembros de los Fusileros Voluntarios de Nueva Guinea, y los porteadores esperan la orden de partir. Izquierda: Un herido es transportado por camilleros de Nueva Guinea, conocidos por los soldados como "ángeles de pelo rizado". Centro y extremo izquierdo: La inquebrantable tradición australiana del cigarrillo.

LA PISTA DE KOKODA

La pista de Kokoda, que iba de norte a sur, desde Buna a Port Moresby, era poco más que una senda de barro que atravesaba las montañas de la sierra de Stanley Owen. El camino propiamente dicho, que discurría entre la espesa maleza, empezaba en Uberi, una aldea nativa situada a unos 40 km de Port Moresby. Desde allí, ascendía unos 350 m en 5 km. La senda era conocida como la "Escalera de Oro", una serie de trechos escalonados entre 25 y 50 cm de altura. Desde el primer cerro de 350 m la ruta ascendía de modo muy pronunciado unos 500 m. Los porteadores se enfrentaban entonces a un segundo ascenso muy empinado, de unos 600 m, en el cerro de Imita. Desde allí, había una sucesión de colinas a sortear antes de llegar al cerro principal de Myola. Desde esa aldea, la ruta recorría un altiplano que terminaba en el cruce de Templeton, en el Eora Creek. Desde el cruce, la pista atravesaba una segunda fila de colinas antes de descender finalmente hasta la propia Kokoda, un antiguo centro administrativo a mitad de camino de Buna. Al norte de Kokoda, la marcha era relativamente más fácil y los últimos 65 km hasta Buna eran cuesta abajo, hasta la costa. Con casi 160 km de longitud, la pista de Kokoda era la vía más directa, pero también la más difícil, entre Buna y Port Moresby y, como reconocieron australianos y japoneses, la clave del resultado de la campaña en Nueva Guinea. Demasiado dura para el traslado de equipos pesados, el control de la pista sólo se pudo decidir mediante el coraje individual de los soldados de ambos bandos.

estaban quedando rápidamente sin comida ni municiones, a pesar de los esfuerzos sobrehumanos de sus porteadores melanesios. Tras retirarse por Eora Creek hasta el Cruce de Templeton, en el que se aguantó hasta el 5 de setiembre, los regulares se detuvieron finalmente en Myola. Allí los australianos combatieron tenazmente y aguantaron frente a los japoneses durante seis valiosos días. En la retaguardia, llegaban suministros de Port Moresby y se almacenaban en Uberi como preparación al contrataque planeado.

Mientras sus tropas de primera línea retrocedían, infligiendo numerosas pérdidas a los japoneses, los comandantes australianos hicieron los preparativos finales. La posición elegida para instalarse estaba a poca distancia de la aldea de Ioribaiwa, a lo largo de la línea del cerro Imita. Éste, situado a menos de 45 km de Port Moresby, se convirtió en una fuerte línea defensiva. Se abrieron trincheras y se excavaron puntos fuertes para cubrir las posibles rutas de aproximación. Una vez que se consiguiese mantener a raya al enemigo, los australiamos pasarían a la ofensiva con el fin de rechazar a los japoneses y hacerlos retroceder a las montañas de Owen Stanley y fuera de Kokoda.

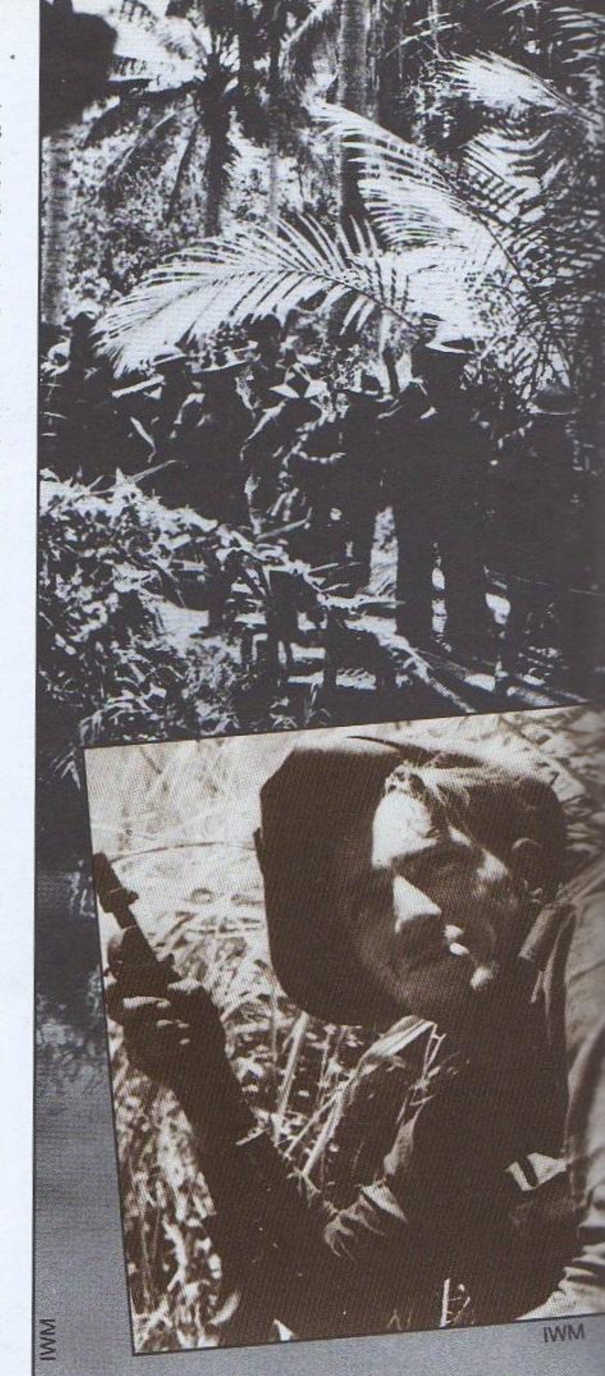
La 25.ª Brigada de la 7.ª División, dirigida por el general Eather, se trasladó al cerro. Las órdenes de Allen para Eather no eran nada ambiguas: "No habrá ninguna retirada de la posición de Imita. Morirán si es necesario. ¿Entiende?" Los japoneses también se estaban preparando para el avance final sobre Port Moresby y, aunque estaban escasos de alimentos debido a su caótico sistema de abastecimiento, recibieron 1 000 hombres de refuerzo. En total, dos brigadas a plenitud de efectivos, apoyadas por un par de cañones de montaña e ingenieros, iban a participar en la futura batalla del cerro Imita.

Respaldados por dos cañones de montaña portátiles de 25 libras, los australianos combatieron al enemigo hasta detenerlo

Entre el 17 y el 26 de setiembre, los japoneses intentaron abrir una brecha a través de la línea australiana. Ambos bandos combatieron y maniobraron para conseguir posiciones, intentando ganar una ventaja decisiva que abriese el camino a la victoria. Los frecuentes contactos los decidieron pequeños grupos de hombres que lucharon ferozmente por unos metros cuadrados de terreno mojado. El día 19, una patrulla australiana dio con un grupo de ingenieros japoneses mientras construían un punto fuerte cuidadosamente escondido. El total de las bajas australianas en la campaña hasta finales de setiembre era de 314 muertos y 367 heridos. Los enemigos perdían hombres a un ritmo más rápido –1 000 muertos y 1 500 heridos– y muchos de los que habían sobrevivido agonizaban por las enfermedades y la desnutrición. La campaña avanzaba lentamente pero de modo irreversible en favor de los australianos.

El cerro Imita –una buena posición defensiva–, la escasez de suministros, el cansancio, la creciente superioridad aérea aliada y, sobre todo, el indomable espíritu del soldado australiano, detuvieron por fin el avance enemigo sobre Port Moresby. Respaldados por dos cañones de montaña de 25 libras, los australianos combatieron al enemigo hasta detenerlo.

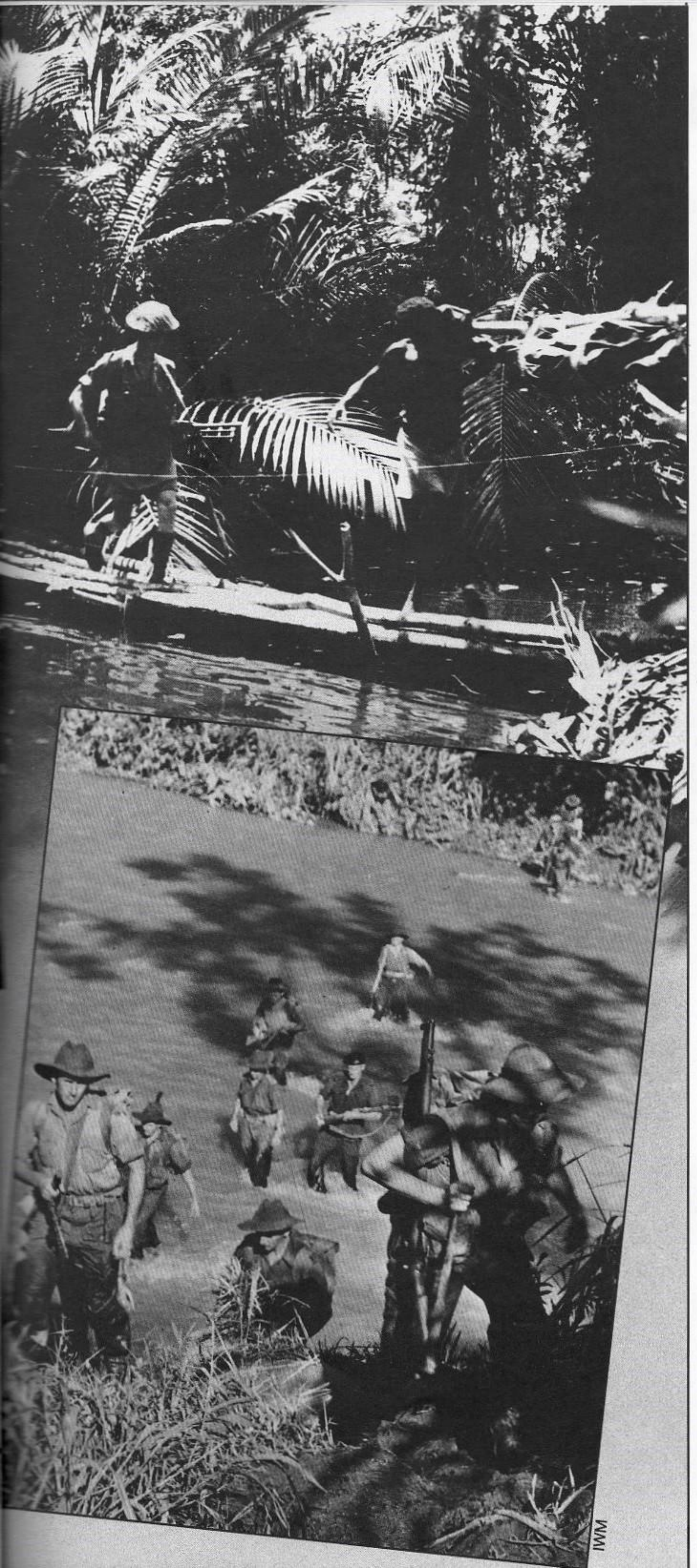
El día 26, los hombres de Eather iniciaron el camino en sentido inverso por la pista de Kokoda. El abastecimiento aéreo iba mejorando, pero aún era demasiado intermitente como para apoyarse en él. Las tropas llevaban todo lo necesario: raciones para cinco días,



su equipo personal, armas individuales, munición adicional y repuestos para las armas de apoyo.

La resistencia enemiga fue obstinada en todas partes, pero los tres batallones de la brigada lograron buenos y firmes progresos. La primera semana de octubre, estaban listos para salvar Eora Creek, en el cruce de Templeton. El ritmo de avance, sin embargo, era demasiado lento para MacArthur, que quería el aeródromo de Kokoda y una decisiva victoria en términos iguales. Sin embargo, para los oficiales y hombres en tierra, cualquier movimiento descuidado contra el enemigo provocaría el desastre, y luchar contra los francotiradores y grupos de emboscada japoneses consumía mucho tiempo y destrozaba los nervios. El 17 de octubre, Eather empezó a empujar a sus agotados y enfermos hombres fuera de la línea. Fueron sustituidos por la veterana 16.ª Brigada de la AIF, bajo el mando del general Lloyd. Los tres batallones, el 2/1.°, 2/2.° y 2/3.°, habían sido las primeras unidades australianas que prestaron servicio en la Segunda Guerra Mundial, combatiendo con gran distinción en el Desierto Occidental. Mientras los hombres se desplazaban hacia el frente, las señales de la lucha eran evidentes.

Superior: Operando en la jungla virgen, los australianos tenían que combatir con los ríos de aguas rápidas y las sendas de barro profundo. Los puentes y las calzadas firmes eran esenciales para el desplazamiento de grupos a gran escala. Arriba, derecha: El subfusil era un arma importante en los combates a corta distancia. Derecha: Una patrulla busca bolsas de tropas japonesas.



Mientras avanzaban por secciones o por compañías, los tres batallones entraron en acción en un estrecho frente cerca de Eora Creed. Combatiendo a través de la densa maleza con los exploradores por delante para atraer el fuego enemigo, los australianos hacían lentos y cansinos progresos. Los japoneses, que estaban a la defensiva, demostraron ser maestros en el arte de la ocultación y la emboscada. Un puñado de hombres o sólo un fanático podía mantener a raya a toda una compañía durante horas hasta que era eliminado. El río estaba a sólo ocho kilómetros de Kokoda, pero en cada metro de terreno había resistencia. Era un tipo de combate muy tenso y enervante, pero los australianos seguían siendo rematadamente optimistas. La lucha para atravesar las defensas enemigas a lo largo del riachuelo duró una semana, pero entonces un devastador ataque de flanqueo del 2/3.° Batallón aplastó la línea japonesa. Las bajas australianas ascendían a 92 muertos y 200 heridos. Las pérdidas enemigas fueron probablemente más altas.

Las fuerzas japonesas en la isla estaban al límite de sus fuerzas después de la prolongada contienda en las montañas de Owen Stanley

MacArthur no estaba satisfecho con la velocidad del avance australiano y exhortó a Blamey a redoblar su esfuerzo: Ordenó: "Presione el avance del general Allen. Sus extremadamente pocas bajas indican la falta de un esfuerzo serio por desplazar al enemigo. Es esencial que sea capturado el aeródromo de Kokoda". Pero los australianos sólo habían tardado 35 días en avanzar desde Ioribaiwa hasta las puertas de Kokoda, mientras que los japoneses habían tardado 50 para realizar la misma hazaña en dirección contraria. Allen se guardó sus opiniones para sí, pero evidentemente no estaba contento con las consideraciones de MacArthur sobre la situación en Nueva Guinea. De hecho, Kokoda estaba a punto de caer. Las fuerzas japonesas en la isla estaban al final de la cuerda tras la prolongada contienda en las montañas de Owen Stanley y tenían órdenes de ejecutar una retirada hacia la costa septentrional. Según escribió un corresponsal japonés, los efectos de la retirada eran demoledores:

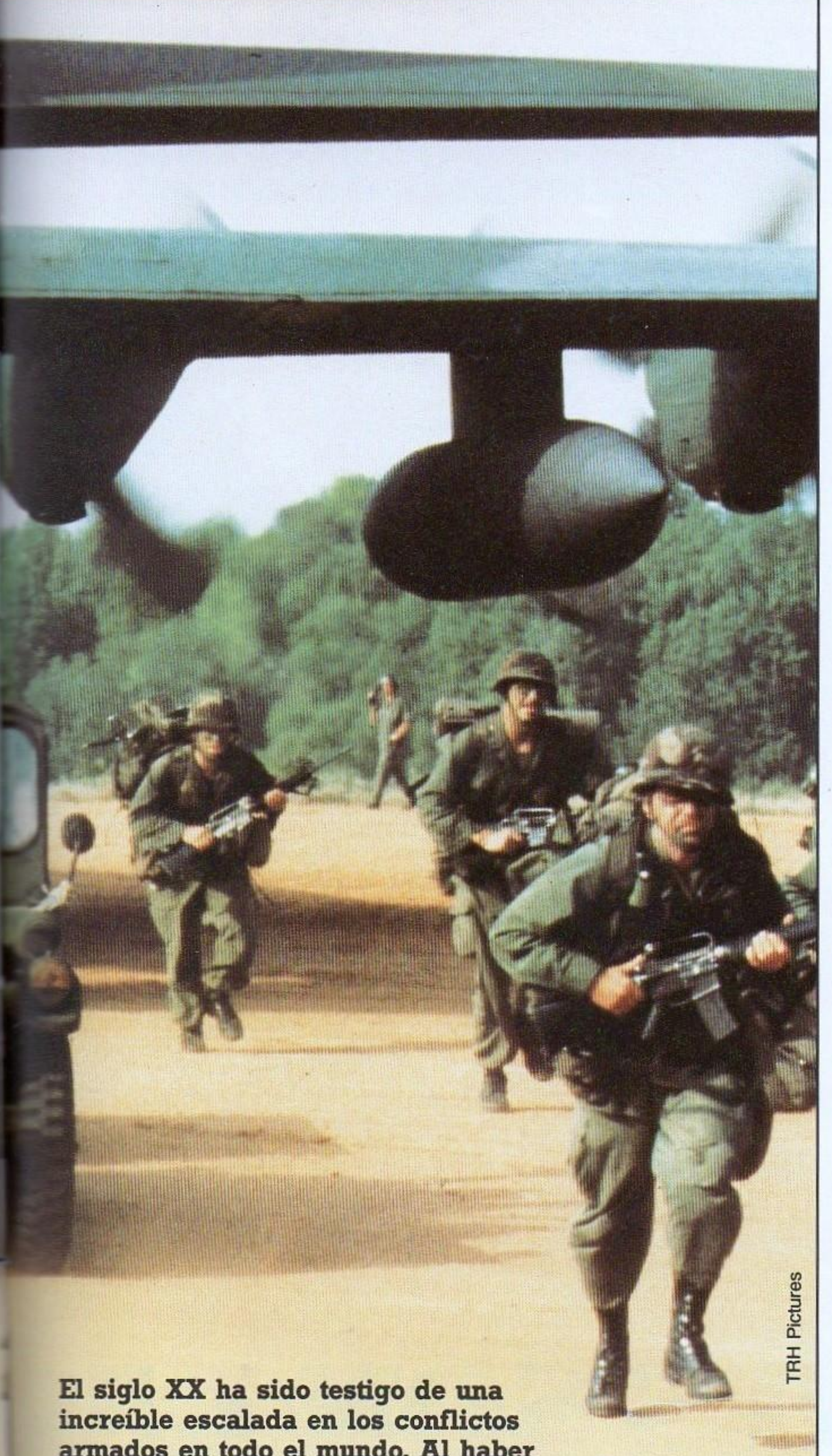
> "Ninguno de ellos había pensado jamás que un soldado japonés volvería su espalda al enemigo (...) La persecución se intensificaba cada día hasta que el enemigo nos pisaba prácticamente los talones. De vez en cuando, llegábamos a zonas cultivadas en la ladera de alguna montaña, pero no podíamos encontrar ni un trozo de patata en ellas."

Finalmente se entró en Kokoda el 1 de noviembre y su caída marcó un punto de inflexión en la guerra del sudoeste del Pacífico. La lucha por Nueva Guinea estaba aún lejos de terminar y pasarían muchos meses antes de que el enemigo fuese expulsado de sus enclaves en la costa septentrional, pero Port Moresby y Australia estaban ya a salvo de los japoneses.

Desafortunadamente, Allen nunca disfrutó de la victoria. Cinco días antes de que el primero de sus soldados entrase en Kokoda, fue cesado por el impaciente MacArthur. Sin embargo, bajo sus órdenes directas se había derrotado a los japoneses. La victoria australiana se debía indudablemente a la estoica resistencia de las tropas regulares y las de la milicia bajo su mando. Posteriormente, en la guerra del Pacífico, las batallas se decidirían por docenas de miles de hombres respaldados por masivos recursos. El combate en la pista de Kokoda se libró a nivel de división, pero fue el comienzo de la respuesta aliada en el Pacífico que conduciría a la derrota japonesa.



¿QUIÉNES SON LA ELITE?



El siglo XX ha sido testigo de una increíble escalada en los conflictos armados en todo el mundo. Al haber tantísimo en juego, las tácticas y tecnologías de la guerra se han sometido a una rápida evolución, y ha nacido así una nueva casta de combatientes. Finalizamos esta colección con un repaso del moderno campo de batalla, intentando definir las cualidades que diferencian a las unidades de elite de las tropas regulares.

Las fuerzas de elite modernas tienen que desempeñar una función global y deben ser capaces de trasladarse a los potenciales lugares problemáticos en cualquier parte del mundo. Fotografía principal: Hombres del CENTCOM, la fuerza de despliegue rápido norteamericana, se lanzan a la acción desde un Lockheed C-130.

Cada unidad militar, naval o aérea, es diferente a tenor de su función, reclutamiento, entrenamiento e historial y, con muy pocas excepciones, todas se consideran a sí mismas con toda legitimidad como algo especial, llevando a cabo tareas que sólo ellos pueden realizar, de un modo que nadie más puede igualar. Es por ello difícil definir una unidad "de elite" sin ofender, pues siempre habrá alguien que pregunte por qué no se ha tratado por separado a su unidad o por qué lo ha sido otra unidad rival, pero sí es posible conseguir una definición funcional básica. Para los fines de esta publicación, la idea de un cuerpo de élite ha englobado a aquellas unidades militares, navales o de las fuerzas aéreas que merecen ser consideradas aparte, en virtud de su historial de combate o sus cualidades especiales.

Este concepto no es nada nuevo. Durante toda la historia las fuerzas armadas han tenido sus cuerpos de élite, desde la Guardia Pretoriana de Roma hasta los granaderos prusianos de Federico el Grande, y todos han mostrado mediante sus aptitudes físicas o su poder en el combate, que son dignos de especial atención. Pero es en el presente siglo cuando han proliferado las unidades de elite, ocupando el centro del escenario de una amplia variedad de conflictos y numerosas fuerzas armadas. Las razones de ello son muchas y variopintas. Una de las más obvias es que las fuerzas armadas se han desarrollado y extendido enormemente, reflejando el masivo aumento del número de estados independientes en el mundo moderno. En 1900, por ejemplo, las principales potencias armadas se podían contar prácticamente con los dedos de una mano y, aunque cada una tenía unidades de elite, el hecho de que representaban la crema de sólo un número limitado de fuerzas armadas restringía inevitablemente su crecimiento. En 1945 había sólo 53 países independientes (no todos los cuales tenían fuerzas armadas grandes o eficaces), pero 40 años después esta cifra se ha disparado a 167, sobre todo como resultado de la independencia de las colonias de las potencias occidentales europeas. De nuevo, no todas produjeron grandes fuerzas armadas, pero el hecho de que existiesen tantos países aumentó necesariamente la cantidad de unidades militares, navales y aéreas de las que podían surgir cuerpos de élite (y a menudo lo hacían).

Las naciones combatientes se vieron obligadas a dedicar grandes cantidades de hombres y material

No obstante, aún hay más, pues el deseo de crear tantas fuerzas armadas reflejaba las tensiones del mundo moderno, alimentadas conforme los nuevos estados competían por territorios, recursos, poder e influencia. Por sí sola, tal rivalidad no garantiza la creación de cuerpos de elite, pero los cambios en la naturaleza e impacto de la guerra en el siglo XX han aumentado la necesidad de unidades más especializadas. Ya en la Primera Guerra Mundial (1914-18), estaba claro que empezaban a surgir los nuevos métodos de guerra y, aunque es quizá prematuro describir aquel conflicto como una "guerra total", sí tenía muchas de las características asociadas con este concepto. Por primera vez, las naciones combatientes se vieron obligadas a dedicar grandes cantidades de hombres y material a la guerra, movilizando vastas porciones de su población y su economía para sobrevivir. Esto, a su vez, convirtió los centros industriales y de población de un estado en objetivos importantes y, cuando surgió la nueva tecnología, la naturaleza de la guerra abrió el camino a las unidades especializadas, capaces de emplear nuevas armas o combatir en condiciones no familiares.

Las fuerzas de elite actuales suelen ser heliportadas hasta la zona de combate. Fotografía principal: Fuerzas de EE UU descienden de un Sikorsky UH-60 Blackhawk.



TRH Pictures

Entre los cuerpos de elite que surgieron para cubrir tales demandas estaban las formaciones de Zeppelines que bombardearon Inglaterra entre 1915 y 1918, además del Real Cuerpo de Vuelo (RFC) con sus unidades de caza que se enfrentaron a ellas. Compuestas por hombres y máquinas que trabajaban en la frontera de la tecnología punta, estas unidades de élite fueron pioneras y requerían una mezcla de aptitudes especializadas y valor personal para ser eficaces. Similares atributos se exigían a los aviadores responsables de tareas más tácticas, consiguiendo o manteniendo la supremacía aérea sobre el propio campo de batalla, y sus acciones en unidades como el 56.° Escuadrón del RFC, o la *Jagdstaffel* II del barón Manfred von Richthofen, impusieron unas tradiciones que serían refinadas y desarrolladas en los años siguientes.

El proceso llegó a un terrorífico clímax con el lanzamiento de bombas atómicas sobre Hiroshima y Nagasaki

Muchas de estas tradiciones fueron reforzadas durante la Segunda Guerra Mundial (1939-45), un conflicto que sí puede ser calificado, con cierta justificación, de "guerra total". El uso ilimitado de armas y nuevas tecnologías engendró numerosos cuerpos de elite en las fuerzas aéreas mientras los escuadrones contribuían en los ataques estratégicos o tácticos. En términos de bombardeo, el proceso llegó a un terrorífico clímax con el lanzamiento de bombas atómicas sobre Hiroshima y Nagasaki en agosto de 1945, pero antes de entonces, unidades como el 617.° Escuadrón de la RAF (los *Dambuster*) y el 379.° Grupo de Bombardeo de la 8.ª Fuerza Aérea de la USAAF norteamericana habían desarrollado nuevas técnicas de bombardeo con las que se ganaron el título de cuerpos de élite. Al mismo tiempo, los escuadrones de caza pertenecientes a todas las potencias combatientes contribuyeron al concepto de supremacía aérea, bien defendiendo el espacio aéreo frente a los bombarderos –lo que el 92.° Escuadrón (de las Indias Orientales) de la RAF consiguió durante la batalla de Inglaterra en 1940, pero en lo que la *Jagdverband* 44 de la *Luftwaffe*, equipada con cazas a reacción Messerschmitt Me 262, fracasó cinco años después sobre Alemania– o bien escoltando bombarderos mientras éstos se abrían paso hasta sus objetivos, una tarea llevada a cabo por unidades tales como el 354.° Grupo de Caza de la 8.ª Fuerza Aérea equipado con Mustang, en 1944-45. Pero este tipo de especialización no quedó confinada al aire: en el mar, en ambas guerras mundiales, se usaron submarinos para imponer bloqueos eco-

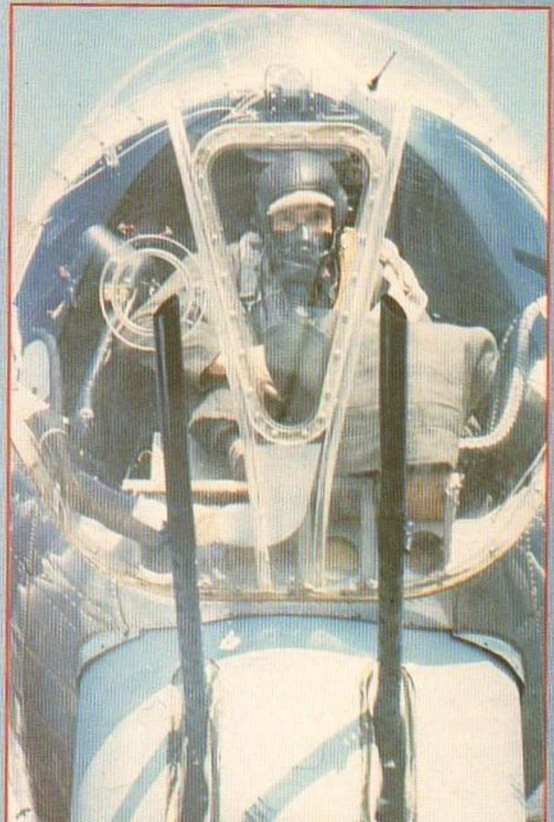
Extremo derecho: El artillero de proa de un B-17. Los carros de elite incluyen al PzKpfw III alemán (derecha, arriba) y al Centurión israelí de la guerra de los Seis Días (derecha, abajo).

nómicos a los estados enemigos y, en la Segunda Guerra Mundial, los *U-boote* alemanes, como el *U-47* de Gunther Prien y el *U-99* de Otto Kretchmer, mostraron lo eficaces que podían ser. Entretanto, los cazasubmarinos especializados, como el HMS *Starling* y el USS *England*, también se ganaron su categoría de elite.

Pero fue en tierra donde surgieron la mayoría de las unidades de elite, a menudo en respuesta a las demandas que la guerra total exigía en una amplia variedad de condiciones de combate. Durante la Primera Guerra Mundial, por ejemplo, se inventó el carro de combate específicamente para salir de la encerrona creada por las trincheras en el Frente Occidental, y las unidades que llevaron a cabo la impresionante tarea de apoyar a la infantería a través de la pesadilla de fuego de la tierra de nadie eran evidentemente tan distintas, sobre todo en lo referente a tecnología, que pronto surgieron como cuerpos de elite. Su función se especializó aún más cuando se advirtió que podían hacer mucho más que simplemente apoyar a la infantería, pues una vez que asumieron la teoría de la *Blitzkrieg* ("guerra relámpago"), empleando su potencia de fuego, movilidad y flexibilidad para atacar las líneas menos defendidas en la resistencia enemiga y desmoralizar a los defensores cuando aparecían en la distancia por su retaguardia, las unidades de carros de combate, sobre todo las del Ejército alemán, se convirtieron en los árbitros de las batallas: una innegable característica de los cuerpos de elite. El éxito de la 7.ª División *Panzer* del general Erwin Rommel en Francia en 1940, el impacto de las unidades acorazadas de la *Waffen-SS* en el frente del Este en 1941-42 e incluso la ofensiva del *Kampfgruppe* Peiper en las Ardenas en 1944, revela el potencial estratégico de los carros en la historia de la guerra moderna. Las unidades acorazadas aliadas nunca pudieron igualarse a éstas en este sentido (aunque formaciones tales como la 7.ª División Acorazada

Robert Hunt Library

David Rubinger



TRH Pictures

británica hicieron bastante por conseguir la categoría de elite) y quedó para los israelíes, en el período posterior a 1945, conseguir un éxito comparable.

La Segunda Guerra Mundial fue testigo del desarrollo de cuerpos de elite similares en otras esferas de conflicto. Los alemanes fueron pioneros en el uso de tropas aerotransportadas, cuando los planeadores alemanes depositaron infantes e ingenieros sobre el techo de la fortaleza belga de Eben Emael, en mayo de 1940, y por ello la mayoría de las naciones combatientes desarrollaron el concepto de "envolvimiento vertical". El éxito no siempre estaba garantizado, tal y como descubrieron los británicos en Arnhem, en setiembre de 1944, pero la naturaleza elitista de tales unidades, basada en su entrenamiento especializado, sus tareas extremadamente nuevas y las duras aptitudes de combate, nunca pudo ser discutida.

Otras unidades de la Segunda Guerra Mundial se vieron obligadas a cambiar de función para ajustarse a las demandas del "combate en tiempos de paz", pero esto no altera el estátus de los cuerpos de elite. En el norte de África, por ejemplo, unidades tales como el Grupo de Largo Alcance del Desierto y el



TRH Pictures

Fotografía principal: Un soldado norteamericano muestra el terrible poder de fuego del arma contracarro McDonnell Douglas Dragon, mientras la Real Infantería de Marina (derecha) dispone del Arma Individual Enfield L85 de 5,56 mm, más pequeña pero igualmente mortal.

Frank Spooner/Gamma



Un aspecto importante de la tarea de las modernas unidades de elite es su participación en actividades antiterroristas, donde es vital la velocidad del asalto. Arriba: Un helicóptero lleva miembros de la fuerza antiterrorista francesa RAID hasta su objetivo, mientras otro comando es rápidamente depositado en la fachada del edificio objetivo (derecha).



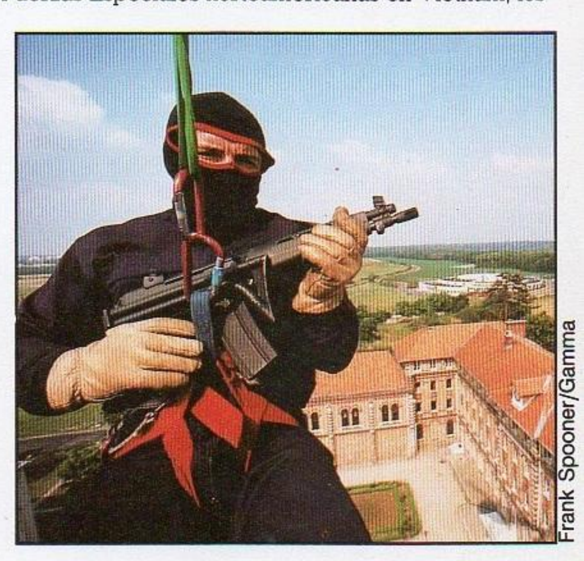
TRH Pictures

Ejército Privado de Popski surgieron como respuesta a la desesperada necesidad de reconocimiento lejano y, aunque siguieron llevando a cabo esta tarea en otros lugares del Mediterráneo, se disolvieron en 1945. En las junglas de Birmania, unidades tales como los Chindit o los Marauder de Merril siguieron un patrón similar, desapareciendo en la historia cuando se eliminaron sus tareas especializadas. Sólo en casos selectos –los más notables son el del Servicio Aéreo Especial (SAS) y el Escuadrón Especial de Botes (SBS)– se hallaron nuevas tareas que garantizaron su supervivencia, aunque es interesante notar que el SAS sufrió la disolución en 1945, antes de volverse a formar como unidad de penetración lejana especializada en Malasia siete años después. Finalmente, algunas unidades vieron sus funciones especializadas reforzadas por la experiencia de la Segunda Guerra Mundial, saliendo de aquel conflicto con aptitudes que no se podían permitir perder. En Gran Bretaña, la Real Infantería de Marina perpetuó las habilidades de la incursión de comandos y el asalto anfibio, utilizándolas en lugares tan alejados como Suez (1956), Brunei (1962) y las Malvinas (1982), mientras que sus equivalentes en el Cuerpo de Infantería de Marina norteamericano no sólo cumplieron una función similar desde Corea (1950-53) a Granada (1983), sino que también engendraron numerosos cuerpos de elite especializados, sobre todo en Vietnam (1965-73).

La subversión política, además de las acciones militares del enemigo, tienen que ser vencidas

La guerra convencional, desde la experiencia a gran escala de las dos guerras mundiales hasta los contactos más limitados de la era moderna, ha ayudado a fijar el papel de las unidades de elite, pero esto sólo forma una parte del cuadro. Desde 1945, ha surgido un tipo de guerra más individual, basada no en el tamaño de las fuerzas armadas rivales que se encuentran en el campo de batalla, sino en las acciones de inspiración política de pequeños grupos de guerrilleros, basados en la subversión de los gobiernos existentes y la imposición de un cambio político. Con Mao Tse-tung en China como pionero en los años treinta y cuarenta, este concepto de insurgencia resultó muy adecuado para el impulso de los grupos de liberación nacional que combatían para terminar con el colonialismo, lo que suponía un problema para las potencias imperialistas europeas que luchaban por mantener sus posesiones en todo el mundo o, al menos, asegurar la transferencia de poder a gobiernos amigos de Occidente. Las nuevas técnicas antiguerrilleras (COIN) evolucionaron lentamente, requiriendo unidades militares capaces de adaptarse a las realidades de campañas de "bajo nivel", no convencionales, en las que la subversión política, además de las acciones militares del enemigo, tenían que ser vencidas. Algunas unidades ya existentes resultaron ser adecuadas –la historia del 1.er Batallón del Regimiento de Suffolk en Malasia a comienzos de los años cincuenta resulta particularmente impresionante–, mientras que otras vivieron una transición difícil. Tanto en Indochina (1946-54) como en Argelia (1954-62), por ejemplo, las unidades regulares francesas –sobre todo los paracaidistas– tuvieron dificultades para adaptarse al combate de "bajo nivel", mientras que en Vietnam, muchas unidades regulares norteamericanas se empeñaron en una guerra convencional frente a los norvietnamitas y rechazaron la necesidad de técnicas COIN tales como las de "corazones y mentes", persuadiendo al pueblo para que apoyase al gobierno en vez de a los insurgentes.

Lo que hacía falta en la mayoría de los casos eran unidades específicamente entrenadas para funciones COIN, consiguiendo su categoría elitista gracias a su experiencia en métodos de guerra especialmente difíciles. En Gran Bretaña, el SAS se convirtió rápidamente en el experto en COIN y su historial de servicio en numerosas campañas –desde Malasia (1952-58) hasta Dhofar (1970-75) e Irlanda del Norte (a partir de 1969)– es el más destacado. Otros países produjeron unidades similares –los Boinas Verdes/ Fuerzas Especiales norteamericanas en Vietnam, los



Frank Spooner/Gamma

Selous Scouts en Rhodesia, el 32.º Batallón de la Fuerza de Defensa Sudafricana en Namibia– y, aunque su proporción de éxitos no siempre ha sido tan alta como la del SAS, la necesidad de unidades de elite especializadas de este tipo ha sido reconocida ampliamente.

La amenaza del terrorismo ha reforzado considerablemente esta necesidad pues, aunque los principios básicos del antiterrorismo no difieren significativamente de los de la COIN, muchos estados han llegado a valorar la existencia de cuerpos de élite de gran impacto, sobre todo entrenados en el delicado arte de romper asedios o rescatar víctimas de secuestros aéreos. En Gran Bretaña es, una vez más, tarea del SAS, y la dramática misión de rescate de la embajada iraní en Londres (mayo 1980) sigue siendo un clásico ejemplo de ello. En otras partes, otros cuerpos de élite han disfrutado de iguales efectos –el GIGN francés en Djibouti (febrero 1976), los paracaidistas israelíes en Entebbe (julio 1976) y el GSG9 alemán occidental en Mogadiscio (octubre 1977) son los que más llaman la atención pero también existen otras unidades similares que actúan como fuerzas de respuesta rápida en caso de problemas. Algunas, como la Fuerza Delta norteamericana, con su desgraciado fracaso en rescatar rehenes norteamericanos en Teherán (abril 1980), aún están por disfrutar del éxito que merecen; mientras que otras, como los GEO españoles, sólo han participado en incidentes domésticos más que internacionales. El hecho de que existan debería servir para disuadir a los terroristas.

Es poco probable que disminuya en un futuro cercano la amenaza del terrorismo internacional, lo que exige la conservación y mejora de las unidades de élite antiterroristas. Pero hay que realizar el proceso con cuidado pues, si tales unidades fracasan en su tarea o resultan demasiado violentas para la sensibilidad política de sus patrocinadores democráti-

cos, podían encontrarse con la marea de la opinión pública volcada en contra de ellos. La Fuerza Delta, por ejemplo, necesita desesperadamente un éxito espectacular como el de Entebbe o Mogadiscio para aliviar las presiones del Congreso a la hora de restringir los fondos públicos, mientras que el historial de los comandos egipcios Sa'Aqa, que no sólo no consiguieron rescatar los rehenes de un DC-8 secuestrado en Larnaca, Chipre (en marzo 1978), sino que además infligieron numerosas víctimas entre los pasajeros de un Boeing 737, asaltado en Luqa, Malta (diciembre 1985), es una saludable lección sobre la necesidad de una cuidadosa planificación y ejecución impecable.

Pero esto es sólo un aspecto de los cuerpos de élite del futuro, pues actualmente están tan bien establecidas como partes integrantes de la guerra moderna a todos los niveles que no se pueden organizar ni retener para la lucha antiterrorista únicamente. En un mundo empequeñecido por la revolución de los transportes y más interdependiente por la exploración de recursos claves, muchos estados se plantean ahora una perspectiva más global de las amenazas potenciales a su seguridad, concentrando partes significativas de sus defensas en el mantenimiento de zonas de recursos o "puntos de estrangulamiento" en las rutas del comercio mundial. Si estas zonas se viesen amenazadas, los estados implicados deberían poder reaccionar rápidamente y de forma eficaz: por esta razón, se han mejorado cuerpos de élite como las fuerzas aerotransportadas y anfibias, capaces de trasladarse a casi cualquier lugar en muy poco tiempo. La Fuerza Operacional Conjunta de Despliegue Rápido (CENTCOM) norteamericana, estacionada en Fort Bragg pero capaz de desplazarse rápidamente por todo el mundo, es un caso típico, en el que se combinan fuerzas terrestres, navales o aéreas de una manera altamente eficaz.

Ninguna especialización compensará las tradicionales virtudes de las unidades de combate regulares

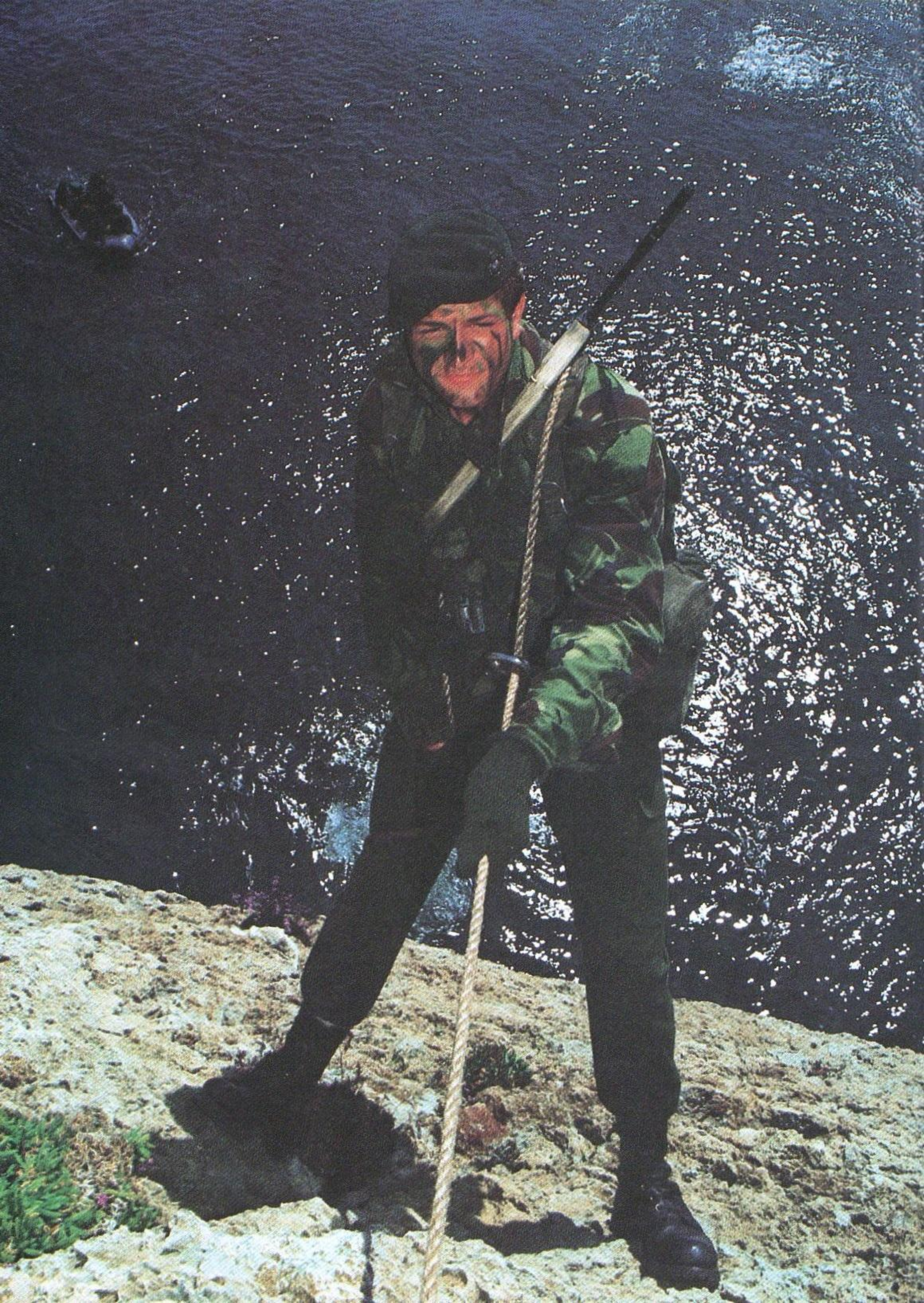
Finalmente, ante la probabilidad de un conflicto abierto con armas nucleares entre las superpotencias, no se puede ignorar la posibilidad de operaciones convencionales a gran escala entre las fuerzas de la OTAN y las del Pacto de Varsovia. Si esto sucediese, las unidades especializadas de ambos bandos tendrían importantes cometidos que cumplir –para el Pacto, los Spetsnaz soviéticos realizarían ataques de perturbación en la retaguardia mientras que las unidades de élite terrestres, aéreas y navales, encabezarían el asalto principal; para la OTAN, unidades similares llevarían a cabo vigilancias, ataques relámpago y acciones de fuerza principal– pero, una vez más, hay que tener cuidado. Ninguna especialización compensará las tradicionales virtudes de las unidades de combate regulares, sobre todo en términos de cooperación estrecha entre los diversos elementos de las fuerzas armadas de un estado. Los cuerpos de élite tienen funciones que desempeñar a todos los niveles del combate y, en la mayoría de los casos, se puede depender de ellas para llevar a cabo sus tareas con eficacia y perfección, pero sin las otras unidades de combate, cuyas tradiciones e historiales de servico las excluyen de nuestra definición de "cuerpo de élite", no se podrá ganar la guerra.


TRH Pictures

Richard Cooke

El futuro. Izquierda: El arma del soldado de élite del futuro puede estar equipada con un visor con pantalla electrónica; el uniforme será parecido a la piel de un camaleón, es decir, se ajustará al entorno que le rodea. Abajo: Dos pilotos de la RAF con equipo NBQ.


LOOKE
Pilot Lt.Col. Bill Looke



INDICE

Los números en **negrita** hacen referencia a artículos principales y recuadros laterales, mientras que aquellos impresos en *cursiva* corresponden a ilustraciones.
En este índice se emplean las abreviaturas siguientes: Div. = división; Bgda. = brigada; Rgto. = regimiento; Bón. = batallón; Bones. = batallones; Cía. = compañía; Esc. = escuadrón.

A

PLAN DE LA OBRA

	Páginas
Volumen 1	1-240
Volumen 2	241-480
Volumen 3	481-720
Volumen 4	721-960
Volumen 5	961-1.200
Volumen 6	1.201-1.440
Volumen 7	1.441-1.680
Volumen 8	1.681-1.920
Volumen 9	1.921-2.160
Volumen 10	2.161-2.400
Volumen 11	2.401-2.640

PLAN DE LA OBRA

	Páginas
Volumen 1	1-240
Volumen 2	241-480
Volumen 3	481-720
Volumen 4	721-960
Volumen 5	961-1.200
Volumen 6	1.201-1.440
Volumen 7	1.441-1.680
Volumen 8	1.681-1.920
Volumen 9	1.921-2.160
Volumen 10	2.161-2.400
Volumen 11	2.401-2.640

PLAN DE LA OBRA

	Páginas
Volumen 1	1-240
Volumen 2	241-480
Volumen 3	481-720
Volumen 4	721-960
Volumen 5	961-1.200
Volumen 6	1.201-1.440
Volumen 7	1.441-1.680
Volumen 8	1.681-1.920
Volumen 9	1.921-2.160
Volumen 10	2.161-2.400
Volumen 11	2.401-2.640

PLAN DE LA OBRA

	Páginas
Volumen 1	1-240
Volumen 2	241-480
Volumen 3	481-720
Volumen 4	721-960
Volumen 5	961-1.200
Volumen 6	1.201-1.440
Volumen 7	1.441-1.680
Volumen 8	1.681-1.920
Volumen 9	1.921-2.160
Volumen 10	2.161-2.400
Volumen 11	2.401-2.640

C

PLAN DE LA OBRA

	Páginas
Volumen 1	1-240
Volumen 2	241-480
Volumen 3	481-720
Volumen 4	721-960
Volumen 5	961-1.200
Volumen 6	1.201-1.440
Volumen 7	1.441-1.680
Volumen 8	1.681-1.920
Volumen 9	1.921-2.160
Volumen 10	2.161-2.400
Volumen 11	2.401-2.640

D

E

PLAN DE LA OBRA

	Páginas
Volumen 1	1-240
Volumen 2	241-480
Volumen 3	481-720
Volumen 4	721-960
Volumen 5	961-1.200
Volumen 6	1.201-1.440
Volumen 7	1.441-1.680
Volumen 8	1.681-1.920
Volumen 9	1.921-2.160
Volumen 10	2.161-2.400
Volumen 11	2.401-2.640

PLAN DE LA OBRA

	Páginas
Volumen 1	1-240
Volumen 2	241-480
Volumen 3	481-720
Volumen 4	721-960
Volumen 5	961-1.200
Volumen 6	1.201-1.440
Volumen 7	1.441-1.680
Volumen 8	1.681-1.920
Volumen 9	1.921-2.160
Volumen 10	2.161-2.400
Volumen 11	2.401-2.640

PLAN DE LA OBRA

	Páginas
Volumen 1	1-240
Volumen 2	241-480
Volumen 3	481-720
Volumen 4	721-960
Volumen 5	961-1.200
Volumen 6	1.201-1.440
Volumen 7	1.441-1.680
Volumen 8	1.681-1.920
Volumen 9	1.921-2.160
Volumen 10	2.161-2.400
Volumen 11	2.401-2.640

H

PLAN DE LA OBRA

K

L

M

PLAN DE LA OBRA

N

O

PLAN DE LA OBRA

	Páginas
Volumen 1	1-240
Volumen 2	241-480
Volumen 3	481-720
Volumen 4	721-960
Volumen 5	961-1.200
Volumen 6	1.201-1.440
Volumen 7	1.441-1.680
Volumen 8	1.681-1.920
Volumen 9	1.921-2.160
Volumen 10	2.161-2.400
Volumen 11	2.401-2.640

S

PLAN DE LA OBRA

	Páginas
Volumen 1	1-240
Volumen 2	241-480
Volumen 3	481-720
Volumen 4	721-960
Volumen 5	961-1.200
Volumen 6	1.201-1.440
Volumen 7	1.441-1.680
Volumen 8	1.681-1.920
Volumen 9	1.921-2.160
Volumen 10	2.161-2.400
Volumen 11	2.401-2.640

T

U

V

W

Y

PLAN DE LA OBRA

	Páginas
Volumen 1	1-240
Volumen 2	241-480
Volumen 3	481-720
Volumen 4	721-960
Volumen 5	961-1.200
Volumen 6	1.201-1.440
Volumen 7	1.441-1.680
Volumen 8	1.681-1.920
Volumen 9	1.921-2.160
Volumen 10	2.161-2.400
Volumen 11	2.401-2.640







